

2. Entwurf

mit gekennzeichneten Änderungen

Parkraummanagement für eine zukunftsorientierte
Mobilität in Eberswalde

Parkraummanagementkonzept – Parken 3.0

Auftraggeber/-in:

Stadt Eberswalde
Dezernat III – Bau und Stadtentwicklung
Stadtentwicklungsamt
Breite Straße 41 - 44
16225 Eberswalde

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden

Dresden, 10. Juni 2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Parkraumkonzept 3.0
Auftraggeber/-in	Stadt Eberswalde
Auftrags-Nr.	TC2300234
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Erstellungsdatum	10.06.2025

Ansprechpartner:

Silke Leuschner
Leiterin Stadtentwicklungsamt
Breite Straße 39
16225 Eberswalde

Sören Bauer
SB Stadtentwicklungsamt/ Verkehrsplanung
Breite Straße 39
16225 Eberswalde

Copyright - Hinweis

Dieser Bericht zum Parkraummanagement – Parken 3.0 darf nur unter Nennung der Stadt Eberswalde (@ Copyright Stadt Eberswalde) veröffentlicht werden.

Sofern Änderungen an Berichten, Prüfergebnissen, Berechnungen u. ä. des Konzeptes vorgenommen werden, muss eindeutig kenntlich gemacht werden, dass die Änderungen nicht von der Stadt Eberswalde stammen. Eine über die bloße Veröffentlichung hinausgehende Werknutzung des Parkraummanagement-konzeptes - Parken 3.0 und seiner Bestandteile/Anlagen durch Dritte, insbesondere die kommerzielle Nutzung z. B. von Präsentationen oder Grafiken, ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung der Stadt Eberswalde gestattet.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Inhalt

1	Einführung.....	10
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung.....	10
1.2	Methodik	11
2	Ausgangssituation	13
2.1	Untersuchungsgebiet.....	13
2.2	Parkraumbewirtschaftungskonzept 2015	17
2.3	Nutzerdaten zum bestehenden Parkverhalten	18
2.3.1	Parkscheinautomaten.....	18
2.3.2	Parkverstöße	20
2.3.3	Bewohnerparkausweise	23
2.4	Strukturveränderung und zukünftige Planungsabsichten	25
2.4.1	Raumstrukturelle Entwicklung	25
2.4.2	Infrastrukturelle Entwicklung	26
2.4.3	Mobilitätsplan 2030+	28
2.4.4	Abschätzung des zukünftigen Bedarfs	29
3	Parkraumerhebung	31
3.1	Vorgehensweise	31
3.2	Erhebungsergebnisse.....	33
3.2.1	Parkraumangebot	33
3.2.2	Blockierte Parkflächen	35
3.2.3	Parkraumnachfrage und Auslastung	36
3.2.3.1	Behördentag	36
3.2.3.2	Normalwerktag.....	41
3.2.3.3	Vergleich Behördentag Normalwerktag	44
3.2.3.4	Nacht	46
3.2.4	Illegale Parkvorgänge.....	46
3.2.5	Fluktuation.....	49
3.3	Erkenntnisse aus der Parkraumerhebung	53

4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	55
4.1	Beteiligungsprozesse	55
4.2	Online-Befragung.....	58
4.3	Experteninterviews mit Vertretern der Wirtschaft.....	66
4.4	Befragung von Stellplatzbetreibern	66
4.5	Sonstige Hinweise	67
5	Problemstellung und Entwicklung eines Leitbildes	68
5.1	Problemstellung	68
5.2	Ziele und Handlungsfelder	69
5.3	Handlungserfordernisse	72
6	Handlungsempfehlung für das Bewirtschaftungskonzept	74
6.1	Neuausrichtung der Parkraumzonen	75
6.2	Anpassung der Bewirtschaftungsformen	78
6.3	Angleichung der Preisgestaltung	86
6.3.1	Bewohnerparken	86
6.3.2	Öffentliches Parken.....	93
6.4	Maßnahmen für Soziale Dienste, freiberufliche Hebammen und Handwerker	97
6.5	Förderung und Einbindung der örtlichen Wirtschaft	101
6.6	Stärkung des Radverkehrs sowie einer umweltverträglichen Mobilität.....	103
6.7	Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit	105
6.8	Einzelmaßnahmen	108
6.8.1	Maßnahmenpaket Bahnhof.....	108
6.8.2	Maßnahmenpaket Marienstraße	112
6.9	Priorisierung der Handlungserfordernisse	115
6.10	Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen.....	117
6.11	Evaluierung	118
	Anlagenverzeichnis	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Durchschnittliche Anzahl an Parktickets pro Monat _____	19
Tabelle 2:	Fünf häufigsten Parkverstöße in den Parkzonen von Eberswalde im Jahr 2021 _____	21
Tabelle 3:	Bewohnerparkausweise (Stand 09.09.2022) _____	24
Tabelle 4:	Einwohnerentwicklung Stadt Eberswalde 2022 zu 2035 _____	25
Tabelle 5:	Stellplatzangebot nach Bewirtschaftungsform _____	34
Tabelle 6:	Auslastung an einem Behördentag nach Intervallen _____	37
Tabelle 7:	Auslastung an einem Normalwerktag nach Intervallen _____	41
Tabelle 8:	Auslastung in der Nacht nach Intervallen _____	46
Tabelle 9:	Häufige Parkverstöße _____	48
Tabelle 10:	Personenbezogene Daten der Einwohnenden und Besuchenden der Stadt Eberswalde _____	59
Tabelle 11:	Zufriedenheit / Unzufriedenheit in Abhängigkeit der Fragebögen _____	62
Tabelle 12:	Verbesserungsvorschläge zum Abstellen von Kraftfahrzeugen in Abhängigkeit der Fragebögen _____	63
Tabelle 13:	Nutzungskonflikte in den Parkzonen _____	77
Tabelle 14:	Übersicht des Beschilderungsaufwandes _____	84
Tabelle 15:	Übersicht über die Anzahl der Parkscheinautomaten je Parkzonen _____	86
Tabelle 16:	geänderte Bewohnerparkausweisgebühren im nationalen Vergleich _____	88
Tabelle 17:	Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für Pkw im Straßenraum _____	90
Tabelle 18:	Alternativen zum Wegfall der Brötchentaste _____	94
Tabelle 19:	Parkgebühren an öffentlichen Straßen in vergleichbaren deutschen Städten _____	96
Tabelle 20:	Berechtigte Gewerke zum Erhalt eines Sonderparkausweises _____	98
Tabelle 21:	Priorisierung der Maßnahmen _____	116

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bearbeitungskonzept	11
Abbildung 2:	Lage und Abgrenzung des bestehenden Parkraumkonzeptes	13
Abbildung 3:	Linienetzplan Stadtverkehr (Gültigkeit ab 12/ 2020)	14
Abbildung 4:	Zielnetz - 2030 (Quelle: Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde)	14
Abbildung 5:	Flächennutzungsplan Stadt Eberswalde 2021	15
Abbildung 6:	Gemeinbedarfseinrichtungen und funktionale Räume in der Innenstadt von Eberswalde	16
Abbildung 7:	Parkraumbewirtschaftungskonzept 2015	17
Abbildung 8:	Standorte Parkscheinautomaten Stadt Eberswalde	18
Abbildung 9:	Durchschnittlich monatlich gelöste Parktickets am PSA 6	20
Abbildung 10:	Parkverstöße in Eberswalde im Jahr 2021	21
Abbildung 11:	Parkverstöße in den Bewirtschaftungszonen von Eberswalde im Jahr 2021	22
Abbildung 12:	Lage und Grund der fünf häufigsten Parkverstöße in den Bewirtschaftungszonen von Eberswalde im Jahr 2021	22
Abbildung 13:	Bewohnerparkausweise (Stand 09.09.2022)	24
Abbildung 14:	Entwicklung der Einwohnerzahl und -dichte, Prognose 2035	26
Abbildung 15:	Zukünftige infrastrukturelle Veränderungen in der Stadtmitte von Eberswalde	27
Abbildung 16:	Screenshot Erhebungs - App zur Erfassung des ruhenden Verkehrs	32
Abbildung 17:	Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet	33
Abbildung 18:	Durchschnittliche Auslastung von gebührenpflichtigen Stellplätzen	35
Abbildung 19:	Baustelle in der Carl-von-Ossietzky-Straße und Goethestraße	35
Abbildung 20:	Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone A am Behördentag	38
Abbildung 21:	Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone B am Behördentag	38
Abbildung 22:	Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone C am Behördentag	39
Abbildung 23:	Auslastungsverlauf während der Verstärkerintervalle am Behördentag	40
Abbildung 24:	Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone A am Normalwerktag	42
Abbildung 25:	Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone B am Normalwerktag	42
Abbildung 26:	Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone C am Normalwerktag	43
Abbildung 27:	Auslastungsverlauf während der Verstärkerintervalle am Normalwerktag	43
Abbildung 28:	Auslastungsgrad nach Intervallen	44

Abbildung 29:	Illegale Parkvorgänge nach Art der Parkverstöße	47
Abbildung 30:	Dokumentierte Parkverstöße in der Schneiderstraße	49
Abbildung 31:	Fluktuation am Behördentag	50
Abbildung 32:	Fluktuation am Normalwerktag	51
Abbildung 33:	Fluktuation an der Marienstraße am Behördentag	52
Abbildung 34:	Fluktuation an der Marienstraße am Normalwerktag	52
Abbildung 35:	Verteilung der Parkdauer beim Verstärkerintervall am Behörden- und Normalwerktag	53
Abbildung 36:	Beteiligungsprozesse	55
Abbildung 37:	1. Workshop – Vorabinformation	56
Abbildung 38:	2. Workshop – Wo steht Eberswalde?	57
Abbildung 39:	4. Workshop – Vorstellung der Ergebnisse	57
Abbildung 40:	Häufigsten genutzten Verkehrsmittels in Eberswalde	60
Abbildung 42:	Häufigster Grund der zurückgelegten Wege innerhalb von Eberswalde	61
Abbildung 43:	Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept (mit vordefinierten Antwortmöglichkeiten)	64
Abbildung 44:	Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept (Freitext)	69
Abbildung 45:	Übersicht der Ziele und Handlungsfelder	70
Abbildung 46:	Einzugsbereich des Hauptbahnhofs Eberswalde	76
Abbildung 47:	Empfehlung Parkraumzonen	77
Abbildung 48:	Empfohlene Bewirtschaftungsformen (siehe auch Anlage 3.1)	79
Abbildung 49:	Wiederkehrende Beschilderung in der Kreuzstraße	82
Abbildung 50:	Zonale Beschilderung in der Schillerstraße	82
Abbildung 51:	Beschilderungsaufwand durch empfohlene Bewirtschaftungszonen und -formen	83
Abbildung 52:	Lage bestehender und neuer Parkscheinautomaten für das empfohlenen Parkraumkonzept	85
Abbildung 53:	Bewohnerparkausweisgebühren im internationalen Vergleich (Quelle: Agora Verkehrswende Öffentlicher Raum ist mehr Wert 2018)	87
Abbildung 55:	Gebühren für das Kurzzeitparken im internationalen Vergleich (Quelle: Agora Verkehrswende Öffentlicher Raum ist mehr Wert 2018)	95
Abbildung 56:	Übersicht der Parkgebühren im öffentlichen frei zugänglichen und privaten Raum	96

Abbildung 57: Lieferzone in Wiesbaden (© Stadt Wiesbaden)	100
Abbildung 58: Lieferzone in Leipzig (© Klaus Staeubert)	100
Abbildung 59: Parklet als Sitzgruppe in Berlin (© SenUMVK / Marc Vorwerk)	101
Abbildung 60: Parklet als Leseoase in Essen (© Elisa Maschmeier)	101
Abbildung 61: Parklet als Spielplatz in Chemnitz (© Holzkombinat)	102
Abbildung 62: Parklet als Gartenbeet in Wien (© Stadt Wien / Christian Fürthner)	102
Abbildung 63: Abstellmöglichkeit von Lastenrädern in Nürnberg (© lastenradfüralle.de)	103
Abbildung 64: Radabstellanlagen anstelle eines Pkw-Stellplatzes (© Susan Yin)	103
Abbildung 65: Reparaturstationen im Fahrradparkhaus © Andreas Fink, MIL	104
Abbildung 66: Vorgezogener Seitenraum Ludwig-Sandberg-Straße	106
Abbildung 67: Behindertenstellplatz Puschkinstraße vor BBZ Amadeu Antonio	107
Abbildung 68: barrierefreier Pkw-Stellplatz © jpldesigns, fotolia.com	107
Abbildung 69: Parkpalette Wohnstätte Stade eG (© Lindemann GmbH & Co. KG)	110
Abbildung 70: Parkpalette in Verden (© Stadt Verden)	110
Abbildung 71: Mögliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung südlich des Bahnpark	112
Abbildung 72: Mögliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mit Einbeziehung Leibnizviertel	114

Abkürzungsverzeichnis

ASWU	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt
BMM	Betriebliche Mobilitätsmanagement
BT	Behördentag
EVE	Empfehlung für Verkehrserhebungen
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWT	Normalwerktag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PSA	Parkscheinautomat
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Einführung

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Durch eine zeitliche und räumliche Beeinflussung des Parkraumangebotes, der Parkraumnachfrage und der damit verbundenen Steuerung der Nutzung (=Parkraummanagement) soll zukünftig eine nachhaltige Mobilität in Eberswalde gewährleistet werden. Flankierend dazu soll die Parkraumbewirtschaftung, als eines der zentralen Instrumente des Parkraummanagements, das Nutzen des öffentlichen Parkraumes weiterhin reglementieren. In diesem Zusammenhang gilt es, die bestehende Parkraumbewirtschaftung fortzuschreiben bzw. „neu zu denken“ sowie im Rahmen eines zielorientierten Parkraummanagements qualitativ aufzuwerten.

Ziel der Stadt Eberswalde ist es, eine Angebotsoptimierung im ruhenden Verkehr zu erreichen, d.h. den Parkdruck an neuralgischen Punkten im Stadtgebiet zu verringern sowie das bestehende Parkraumbewirtschaftungskonzeptes anzupassen (vgl. Maßnahmenvorschlag 26 – Mobilitätsplan 2030+).

Neben der Betrachtung und Einbeziehung aller Verkehrsmittel, welche den ruhenden Verkehr beeinflussen, soll der Fokus auf der Innenstadt liegen. In diesem Zusammenhang sollen auch die Bedürfnisse der Einzelhändler, Kunden und Besucher berücksichtigt werden.

Ein einheitliches Parkraummanagement kann nur in Abstimmung mit allen Interessensvertretern erfolgen. Daher ist ein entsprechender Moderations- und Mediationsprozess im Rahmen der Konzepterarbeitung zu berücksichtigen.

Zudem sind die Zielabsichten und Strategien des Mobilitätsplanes 2030+, die zukünftigen und städtebaulichen Entwicklungen, insbesondere im Bereich der Innenstadt, veränderte bzw. beabsichtigten Mobilitätsanforderungen und Zielabsichten, Nutzungsänderungen sowie der Wegfall von Stellplätzen in einzelnen Teilbereichen zu thematisieren.

Die durch den Mobilitätsplan 2030+ deklarierten Ziele und Anforderungen, Stadtentwicklungsabsichten sowie anstehenden Bau- und Umbaumaßnahmen (beispielsweise die Wohnraumentwicklung, Etablierung von Einzelhandelsstandorten, zukünftige Straßenraumgestaltung, ...) sind im Hinblick auf den ruhenden Verkehr zu berücksichtigen und einzuarbeiten. Dazu zählt die Erhebungen des Parkplatzangebotes (im öffentlichen und privaten Raum), die Belegung der Parkflächen (Auslastung des Parkraumes), die Parkdauer und Anzahl der Belegungswechsel (Umschlagziffer), der Bezug zum jeweiligen Bewirtschaftungsgebiet (Parkzone) und die Ermittlung des Anteils der Bewohnerfahrzeuge. Hierbei sind die bestehenden Regelungen der Parkraumbewirtschaftung (Einteilung der Parkzonen und Art der Bewirtschaftung - Ermittlung der sich konkurrierenden Nutzergruppen) zu prüfen sowie konkreter Vorschläge für eine zielorientierte Parkraumbewirtschaftung 2030+ (Push- vs. Pull – Ansätzen) zu erarbeiten. Wesentliches Augenmerk liegt dabei auf der Einbeziehung der Einzelhändler in der Innenstadt und die entsprechende Berücksichtigung derer Bedürfnisse sowie die Erarbeitung und Abstimmung entsprechender Lösungsansätze (wie beispielsweise die Kombinationen von Kurzparken mit Lade- und Lieferzonen).

1.2 Methodik

In der folgenden Abbildung ist die Herangehensweise für die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes grafisch dargestellt.



Abbildung 1: Bearbeitungskonzept

In der **Bestandsanalyse** werden die erforderlichen Datengrundlagen zusammengetragen, gesichtet und aufbereitet. Hierzu gehören relevante Konzepte, Plandokumente und externe Daten. Durch Ortsbegehungen und Erhebungen wird der Kenntnisstand aus eigener fachlicher Perspektive des Gutachters erweitert und verdichtet.

Im Rahmen der **Zielstellung** werden aktuelle Entwicklungstrends aufgezeigt. Diese beziehen sich zum einen auf die zu erwartenden verkehrlichen, raumstrukturellen und städtebaulichen Entwicklungen in der Stadt Eberswalde. Zum anderen werden gesellschaftlicher Trends und entsprechend den Rahmenvorgaben der Stadt Eberswalde die Schwerpunkte für das fortzuschreibende Parkraumkonzept 3.0 gesetzt. Hier wird insbesondere auf dem Mobilitätskonzept 2030+ aufgebaut. Dort sind weitreichende verkehrlichen Maßnahmen für die Innenstadt, z.B. Einrichten einer Fußgängerzone, oder auch Maßgaben für die Stellplatzentwicklung beschrieben, die es zu berücksichtigen gilt.

Parkraumpolitik gehört als Instrument fest in den Bausatz klimafreundlicher Verkehrsplanung und besitzt mit einer klugen Kombination von Pull-Maßnahmen mit Push-Instrumenten große Steuerungswirkung auf Verkehrsmittelwahl und Autobesitz. Im Fokus des städtischen Engagements stehen zwei Aspekte:

- Positionierung der Parkraumpolitik als zentrales Steuerungsinstrument einer klimaschutzorientierten Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie
- Kostendeckung bei Parkgebühren

Dabei soll ein „Ein Parkraumkonzept für alle“ erarbeitet werden, dass die planerischen Ziele und Lösungsansätze der Stadtbevölkerung und insbesondere den Einzelhändler der Innenstadt berücksichtigt. Ziel des **Moderations- und Mediationsprozesses** ist es, Interessen, Bedürfnisse, Konfliktfelder und Lösungsansätze der Akteure in einem ersten Schritt klar und bewertungsfrei zu erfassen sowie in einem zweiten Schritt gemeinsam realistische Lösungsansätze zu finden. Dabei lassen wir unsere Erfahrungen und Ortskenntnisse einfließen, welche wir im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplanes 2030+ bereits gesammelt haben.

Die Lösungsansätze werden **Handlungsfelder** zugeordnet, die damit eine Grundlage stellplatzpolitischer Entscheidungen in der Stadt Eberswalde bilden. Dieser Prozess bedarf einer intensiven Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der projektbegleitenden Lenkungsgruppe. Weiterhin spielen die Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung eine wichtige Rolle. Das können Anmerkungen, Lösungsvorschläge und Kritikpunkte sein. Die Erkenntnisse daraus werden reflektiert und in die Konzepterstellung eingebunden. Aus diesem Pool werden einzelne oder komplexe **Maßnahmen** für das Parkraumkonzept 3.0 formuliert, um die entsprechenden stellplatzpolitischen Zielstellungen zu erreichen.

Im Rahmen **Priorisierung** erfolgt eine Maßnahmenbewertung und Prioritätenreihung. Daraus ergeben sich Handlungsempfehlungen für die Stadt Eberswalde, welche die Grundlage für die Implementierung des Parkraumkonzeptes 3.0 darstellen.

2 Ausgangssituation

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet zur Angebotsoptimierung im ruhenden Verkehr ist das Stadtgebiet von Eberswalde mit dem Schwerpunkt auf dem bestehenden Parkraumbewirtschaftungskonzept. Die Abbildung 2 zeigt den Umgriff und die Abgrenzung der Parkzonen A, B und C in Eberswalde.

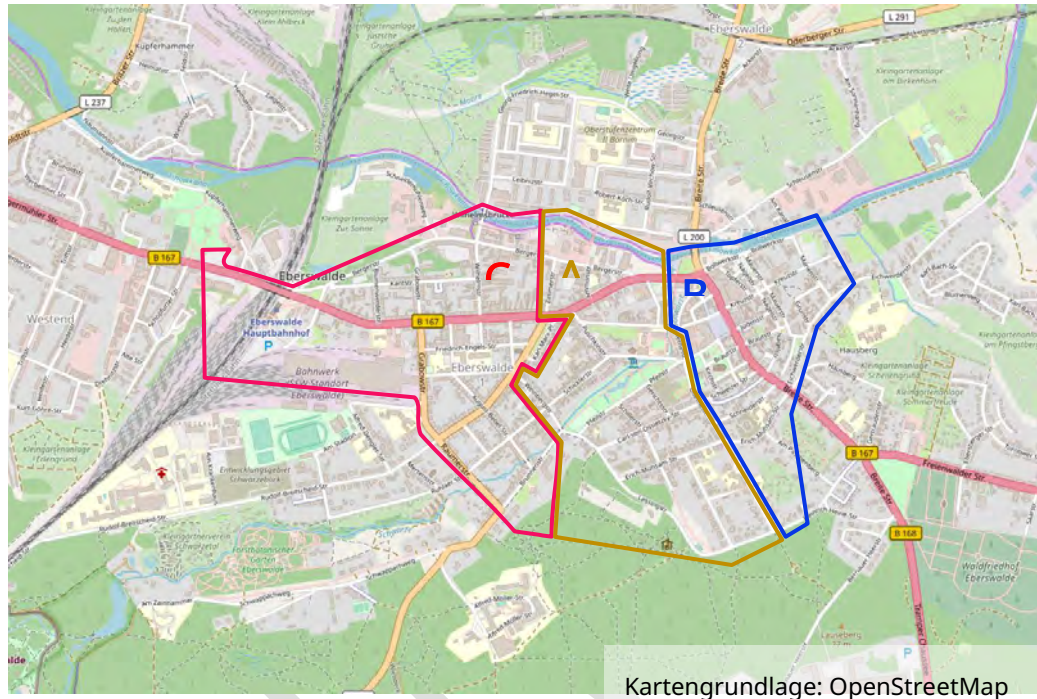


Abbildung 2: Lage und Abgrenzung des bestehenden Parkraumkonzeptes

Die Abgrenzung der Parkraumbewirtschaftung erfolgt

- im Norden durch den Finowkanal sowie die Bergerstraße,
- im Osten durch die Marienstraße, die Eichwerderstraße sowie die Breite Straße,
- im Süden durch das angrenzende Waldgebiet sowie der Raumerstraße und
- im Westen durch den Hauptbahnhof und den Westendpark.

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich im Hinblick auf den Kfz-Verkehr größtenteils durch einbahnig, zweistreifige Fahrbahnquerschnitte aus, bei denen das Parken zumeist in Längsrichtung erlaubt ist. Darüber hinaus befinden sich im Bereich der Parkraumbewirtschaftungszonen sieben öffentlich und frei zugängliche sowie drei nicht frei zugängliche Parkierungseinrichtungen.

Die Erschließung des Untersuchungsgebietes erfolgt im Nahverkehr durch den SPNV mit den Linien RE3, RE66, RB24, RB60 und RB63 sowie im ÖPNV durch vielzählige Stadt- und Regionalbuslinien. Nach der folgenden Abbildung mit der Darstellung des Liniennetzplanes im Stadtverkehr von Eberswalde wird ersichtlich, dass das Untersuchungsgebiet räumlich gut erschlossen ist. Ein

Nachweis zur flächendeckenden Erschließung des ÖPNV auf der Grundlage der Haltestelleneinzugsbereiche (Radius = 300 m) ist im Rahmen der Bestandsanalyse nicht erfolgt. Der Mobilitätsplan 2030+ hat allerdings ergeben, dass stellenweise Erschließungslücken im ÖPNV vorhanden sind.

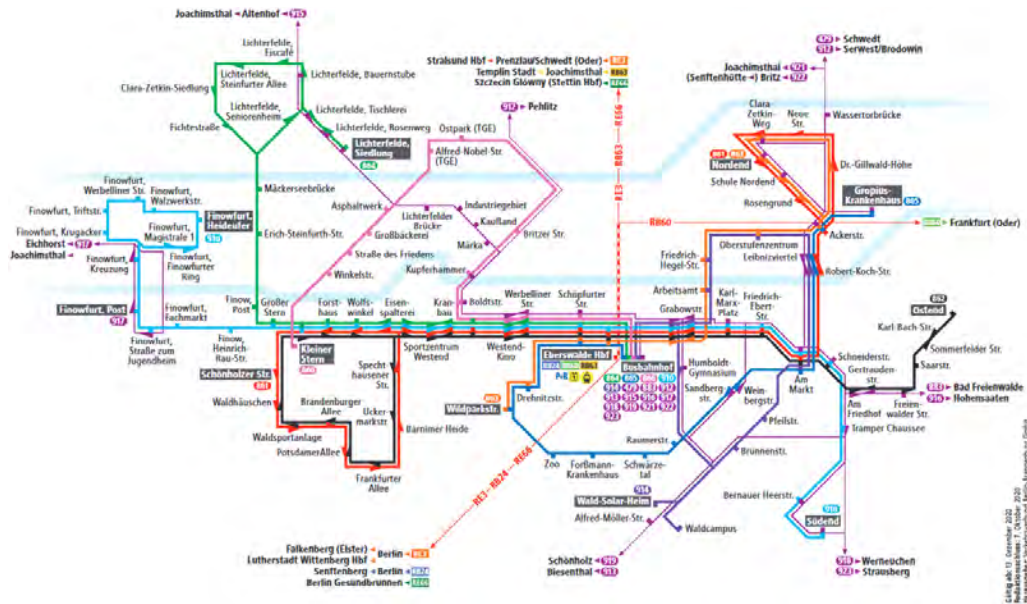


Abbildung 3: Liniennetzplan Stadtverkehr (Gültigkeit ab 12/ 2020)

Nach dem „Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde“ mit Stand vom März 2015 bestand bis dato in Eberswalde kein Radverkehrskonzept oder Radverkehrsnetz. Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung von Juni 2015 erfolgte die Umsetzung eines zukünftig sicheren, schnell und komfortablen Radnutzungskonzeptes für das Zielnetz 2030. Angestrebt wird das Radverkehrsnetz auf insgesamt 143 km in die Kategorien Radschnellverbindung, Radhauptverbindung und Verdichtungs- und Freizeitverbindungen zu kategorisieren. Die folgende Abbildung stellt einen Ausschnitt des Zielnetzes 2030 für den Radverkehr dar.



Abbildung 4: Zielnetz - 2030 (Quelle: Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde)

Gemäß dem Flächennutzungsplan der Stadt Eberswalde von 2021 dominieren innerhalb der Gemarkungsgrenze die Flächen für Wald und Landwirtschaft. Im bebauten Gebiet variieren hingegen die Nutzungen im Hinblick auf Wohnen, auf eine gemischte Nutzung durch Wohnen und Arbeiten und Sonderbauflächen wie bspw. das Krankenhaus oder der Zoo. Zudem ist Gewerbe und Industrie vorrangig im Norden von Eberswalde angesiedelt. Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt des Flächennutzungsplans.



Der zentrale Versorgungsbereich stellt gemäß Abbildung 5 das Zentrum der Innenstadt mit besonderen Nutzungsansprüchen für den nichtmotorisierten Verkehr, das Be- und Entladen, der öffentliche Verkehr sowie dem Aufenthalt dar. Die folgende Abbildung zeigt die bedeutendsten Gemeinbedarfseinrichtungen und die funktionalen Räume mit den Schwerpunkten Versorgung, Freizeit und Gesundheit sowie die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches.

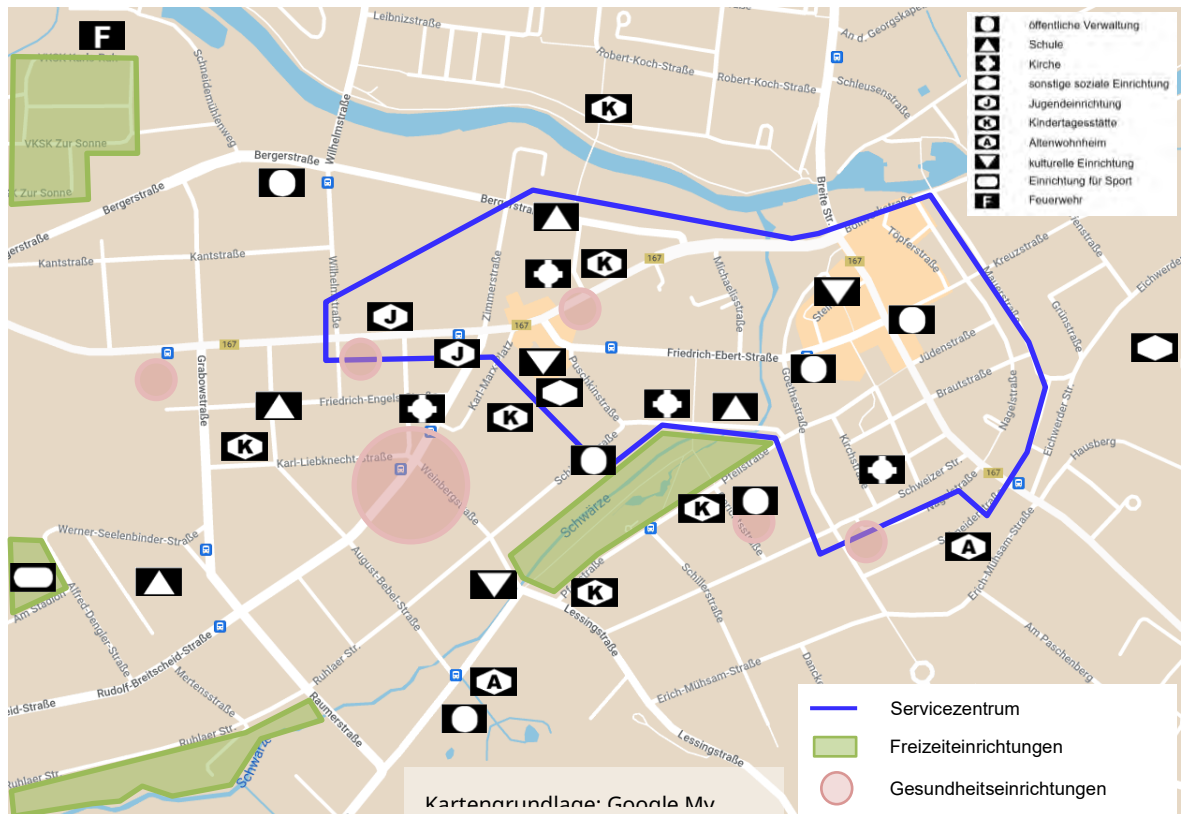


Abbildung 6: Gemeinbedarfseinrichtungen und funktionale Räume in der Innenstadt von Eberswalde

In dem blau umfassten Gebiet sind die Bereiche dargestellt, in denen insbesondere Handel, Dienstleistung und Gastronomie vorherrschen. Freizeitbereiche wie Parks, Sportstätten oder Gartenanlagen haben die Farbe Grün. Des Weiteren verdeutlichen die roten Kreise Standorte von Gesundheitseinrichtungen wie Ärzte, Apotheken oder Ähnlichem.

Für die Konzepterstellung des zukünftigen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ist es notwendig das Untersuchungsgebiet zielgerichtet zu analysieren, um so bestehende oder gegebenenfalls neu aufkommender Schwachstellen durch Strukturveränderung (bspw. raumstrukturelle, infrastrukturelle Veränderungen) zu berücksichtigen.

Folgende Unterlagen der Stadt Eberswalde wurden berücksichtigt:

- Verkehrsmodelle der Stadt Eberswalde (Analyse 2017 und Prognose 2030)
- Mobilitätskonzept 2030+
- Parkraumbewirtschaftungskonzept 2015
- Nutzerdaten zum bestehenden Parkverhalten wie bspw. die Bezahlung an Parkscheinautomaten, die Anzahl von Bewohnerparkausweisen oder die Lage und Art von Parkverstößen

2.2 Parkraumbewirtschaftungskonzept 2015

Im Jahr 2008 wurde das Parkbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt und Bahnhofsvorstadt von Eberswalde veröffentlicht und seit jeher bedarfsorientiert evaluiert und fortgeschrieben. Die letzte Aktualisierung geht aus dem Jahr 2015 hervor. Das bestehende Parkraumbewirtschaftungskonzept umfasst den gesamten Innenstadtbereich und die Bahnhofsvorstadt und ist in die drei Parkzonen A, B und C unterteilt. Die Abbildung 7 zeigt die bestehende Parkraumbewirtschaftung in Eberswalde.



Abbildung 7: Parkraumbewirtschaftungskonzept 2015

In Eberswalde gibt es im öffentlichen Raum folgende Bewirtschaftungsformen:

- gebührenfrei (blau)
- gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (gelb)
- gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung / Bewohnerparken (grün) und
- gebührenpflichtig mit Parkdauerbegrenzung (rot)

Die Parkdauerbegrenzung und anfallenden Gebühren gelten jeweils von Montag bis Freitag zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr sowie samstags zwischen 8:00 Uhr und 14:00 Uhr. Die Gebührenregelung im roten Bereich sieht vor, dass die ersten 20 Minuten gebührenfrei ("Brötchentaste") sind. Danach fallen Gebühren in Höhe von 0,50 € je angefangener halben Stunde an. Die Parkhöchstdauer ist auf 3 Stunden begrenzt. Die Mehrheit des Parkraumangebotes zeichnet sich durch straßenbegleitendes Parken in Längsrichtung aus, allerdings bestehen in den Parkzonen auch 11 Parkierungseinrichtungen (Parkplatz / Parkhäuser), wovon sieben öffentlich und frei zugänglich sind.

2.3 Nutzerdaten zum bestehenden Parkverhalten

Im Zusammenhang mit dem bestehenden Parkraumbewirtschaftungskonzept wurden durch die Stadt Eberswalde folgende Nutzerdaten zur Verfügung gestellt.

- Daten der Parkscheinautomaten im Zeitraum vom 01.01.2018 bis 30.08.2022
- Daten zu den Parkverstößen im Zeitraum vom 01.09.2019 bis 30.08.2022
- Daten zu den Bewohnerparkausweisen mit Stand vom 09.09.2022

2.3.1 Parkscheinautomaten

In dem gebührenpflichtigen Bereich stehen zur Entrichtung der Parkgebühren insgesamt 16 Parkscheinautomaten (Stand 01.01.2023) zur Verfügung. Die Lage der Parkscheinautomaten (PSA) zeigt die Abbildung 8.

1	K.-Marx-Platz (vor Haus Nr. 7)
2	F.-Ebert-Straße (ggü. O-Bushaltestelle)
3	F.-Ebert-Straße (Am Klenwerder)
4	F.-Ebert-Straße (Fachhochschule)
4.1	An der Friedensbrücke (ggü. Museum)
5	Goethestraße (Nähe Parkhaus)
6	Goethestraße (neben Nr. 14)
6.1	Goethestraße (Kreishaus)
7	Schicklerstraße (Forstakademie)
8	Schicklerstraße (neben Nr. 12)
9	Puschkinstraße (Parkplatz)
10	Michaelisstraße (Sparkasse)
11	Michaelisstraße (neben Nr. 5)
12	Kreuzstraße (Rathaus)
13	Kreuzstraße (ggü. Nr. 22)
15	Ratzeburgstraße (ggü. Kreishaus)



Abbildung 8: Standorte Parkscheinautomaten Stadt Eberswalde

In den ausgewiesenen Parkständen gelten folgende Gebührenregelungen:

- gebührenpflichtig an Werktagen
 - Montag bis Freitag 08:00 Uhr - 18:00 Uhr
 - Samstag 08:00 Uhr - 14:00 Uhr
- 20 Minuten sind gebührenfrei („Brötchentaste“)
- Höchstparkdauer (zuzüglich 20 Minuten frei) beträgt 3 Stunden
- Parkgebühr beträgt 1€ / h

Die von der Stadtverwaltung übergebenen Daten zu den Parkscheinautomaten beinhalten die über den gesamten Betrachtungszeitraum vom 01.01.2021 bis 30.08.2022 registrierten Ticketkäufe im 15-min-Intervall. Die Daten wurden zu vollen Stundenintervalle zusammengefasst und auf einen

durchschnittlichen Monat heruntergerechnet. Dadurch können zum Teil unterschiedliche Erfassungszeiträume ausgeglichen werden. Zusätzlich werden dadurch die Ticketanforderungen besser vergleichbar. Insgesamt können mit den aufbereiteten Daten letztendlich Aussagen über die Uhrzeit und die Parkdauer gemacht werden. Die folgende Tabelle stellt eine Übersicht der angeforderten Parktickets in Abhängigkeit der Parkgebühr bzw. der Parkdauer dar.

PSA	bis 20 min		0 h 21 min bis 1 h 19 min		1 h 20 min bis 2 h 19 min		2 h 20 min bis 3 h 19 min		3 h 20 min		Summe
	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	Anzahl
1	1.001	50 %	282	14 %	413	21 %	224	11 %	83	4 %	2.003
2	1.260	58 %	303	14 %	399	18 %	167	8 %	45	2 %	2.174
3	839	61 %	187	14 %	205	15 %	86	6 %	53	4 %	1.370
4	1.003	64 %	233	15 %	224	14 %	77	5 %	20	1 %	1.557
4.1	1.844	64 %	450	16 %	404	14 %	148	5 %	52	2 %	2.898
5	1.318	51 %	486	19 %	521	20 %	194	8 %	59	2 %	2.577
6	1.947	51 %	701	18 %	802	21 %	292	8 %	76	2 %	3.818
6.1	471	52 %	150	17 %	179	20 %	68	8 %	32	4 %	899
7	515	48 %	167	16 %	228	21 %	113	11 %	39	4 %	1.062
8	594	59 %	124	12 %	154	15 %	92	9 %	42	4 %	1.006
9	1.605	56 %	387	14 %	534	19 %	247	9 %	81	3 %	2.854
10	1.286	81 %	121	8 %	126	8 %	49	3 %	9	1 %	1.591
11	1.306	74 %	173	10 %	179	10 %	83	5 %	29	2 %	1.769
12	1.661	66 %	414	16 %	321	13 %	104	4 %	24	1 %	2.523
13	582	55 %	208	20 %	190	18 %	66	6 %	18	2 %	1.063
14	747	65 %	185	16 %	144	13 %	50	4 %	15	1 %	1.141
15	1.355	59 %	352	15 %	394	17 %	160	7 %	35	2 %	2.295
Summe	19.334	-	4.921	-	5.416	-	2.219	-	710	-	32.600
<u>Durchschnitt</u>	-	<u>60 %</u>	-	<u>15 %</u>	-	<u>16 %</u>	-	<u>7 %</u>	-	<u>2 %</u>	-

Tabelle 1: Durchschnittliche Anzahl an Parktickets pro Monat

Die meisten durchschnittlichen Ticketanforderungen konnten an den PSA 6, 4.1 und 9 mit 3.818, 2.898 und 2.854 Tickets ermittelt werden. Hier stellen sich gleichzeitig auch die höchsten absoluten Zahlen zur Nutzung der „Brötchentaste“ ein. Im Allgemeinen ist festzustellen, dass die Nutzung der „Brötchentaste“ (20 Minuten frei) über alle PSA hinweg mit ca. 60 % sehr hoch ist. Am häufigsten

wird die „Brötchentaste“ in der Michaelisstraße an dem PSA 10 und PSA 11 mit ca. 81% und ca. 74 % genutzt.

Neben der tabellarischen Aufbereitung wurden die Ticketanforderungen auch unter Berücksichtigung der jeweiligen Zeitbereiche als Tagesganglinien für jeden PSA erstellt. Im Vergleich konnte festgestellt werden, dass alle Tagesganglinien im zeitlichen Verlauf miteinander vergleichbar sind. Beispielhaft sind in der folgenden Abbildung die durchschnittlich gelösten Parktickets am PSA 6 (PSA mit den meisten Ticketanforderungen) getrennt nach der Parkdauer dargestellt.

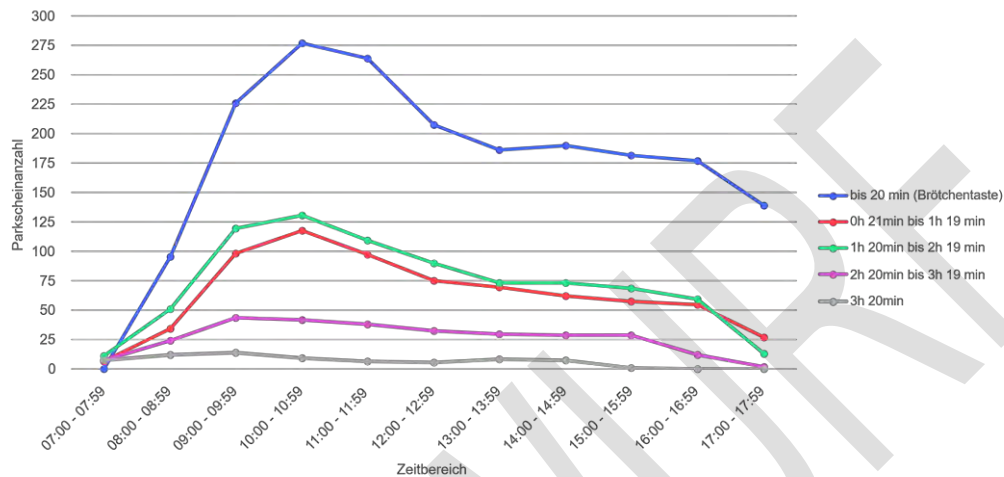


Abbildung 9: Durchschnittlich monatlich gelöste Parktickets am PSA 6

Das Liniendiagramm zeigt, dass in einem durchschnittlichen Monat die häufigsten Tickets in den Zeitbereichen zwischen 09:00 Uhr und 09:59 Uhr, 10:00 Uhr und 10:59 Uhr und zwischen 11:00 Uhr und 11:59 Uhr gelöst werden. Das betrifft insbesondere die Parktickets bis 20 min (Brötchentaste), die Parktickets mit einer Dauer von 0 h 21 min bis 1 h 19 min und die Parktickets mit einer Dauer von 1 h 20 min und 2 h 19 min. Deren Maximum liegt im Zeitbereich zwischen 10:00 Uhr und 10:59 Uhr. Im weiteren Verlauf stellt sich dann bis 16:59 Uhr eine nahezu gleichbleibende Parkscheinanzahl ein, die erst zwischen 17:00 Uhr und 17:59 Uhr stärker abnimmt. Weiterhin zeigt das Liniendiagramm, dass die Parktickets für Langzeitparker (Dauer > 2 h 19 min) wenig nachgefragt werden und deren Ticketanzahl über den gesamten Tag hinweg relativ konstant ist.

2.3.2 Parkverstöße

Zur Identifikation neuralgischer Punkte mit häufigen Parkverstößen wurden vom Ordnungsamt Eberswalde Daten zu Parkverstößen vom 01.09.2019 bis zum 31.08.2022 zur Verfügung gestellt. Die Daten setzen sich aus der Art des Parkverstößes, der zeitlichen Zuordnung zum Kalenderjahr und die Lage des Parkverstößes zusammen. Auf der Grundlage dieser Daten wurde das gesamte Jahr 2021 (01.01.2021 bis 31.12.2021) auf Stadtteilebene aufbereitet. Die folgende Abbildung zeigt alle erfassten Parkverstöße im Stadtgebiet von Eberswalde für das Jahr 2021.

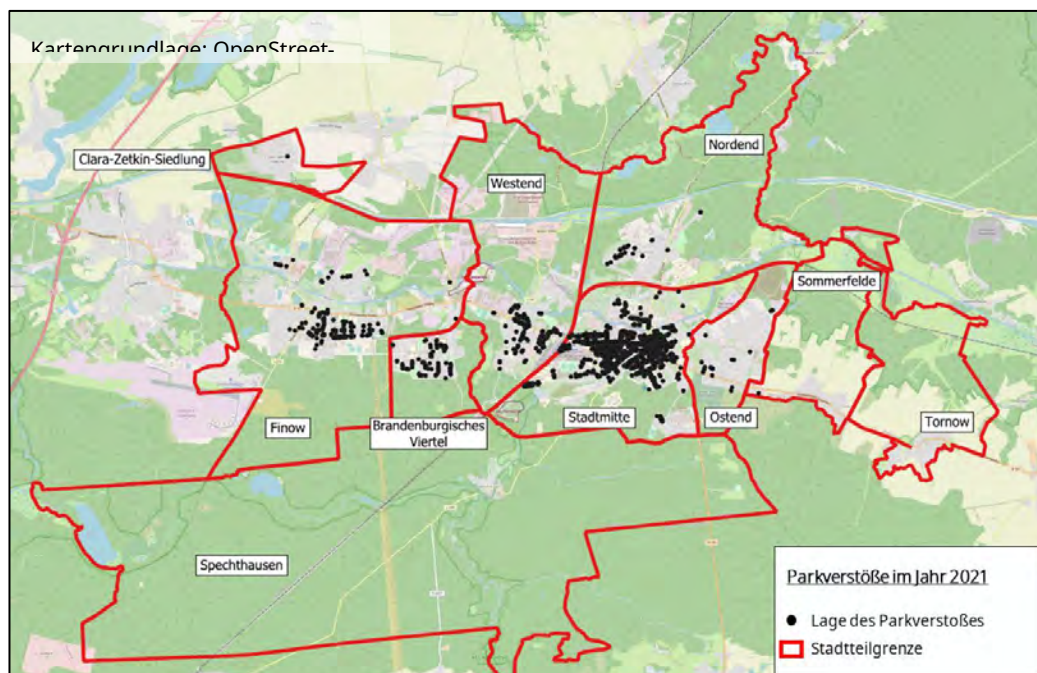


Abbildung 10: Parkverstöße in Eberswalde im Jahr 2021

Im Jahr 2021 wurden insgesamt 8.943 Parkverstöße ermittelt. Die Abbildung zeigt, dass neben den Stadtteilen Finow, dem Brandenburgischen Viertel und Westend die meisten Parkverstöße in den Parkraumbewirtschaftungszonen in der Stadtmitte erfasst wurden. Die fünf häufigsten Parkverstöße sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Parkverstoß	Jan. – Dez. 2021	
	absolut	relativ
Überschreitung der Höchstparkdauer	1.759	19,7 %
Parken ohne Parkscheibe	1.562	17,5 %
Parken in Parkverbotszone	1.371	15,3 %
Parken ohne Parkschein	1.195	13,4 %
Parken im Halteverbot	327	3,7 %
Parkverstöße insgesamt	8.943	100,0%

Tabelle 2: Fünf häufigsten Parkverstöße in den Parkzonen von Eberswalde im Jahr 2021

Die folgende Abbildung zeigt die Lage der Parkverstöße in den Parkzonen A, B und C.

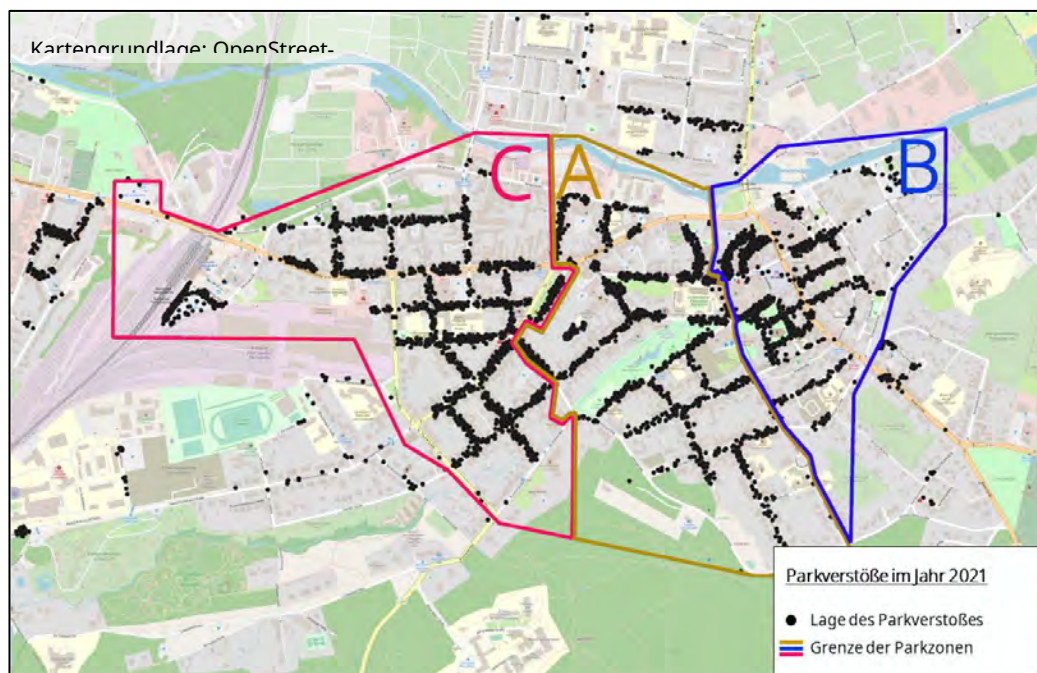


Abbildung 11: Parkverstöße in den Bewirtschaftungszonen von Eberswalde im Jahr 2021

80 % aller Parkverstöße (7.113 von 8.943 Parkverstöße) wurden innerhalb der Parkraumbewirtschaftungszonen registriert. Die registrierten Parkverstöße teilen sich wie folgt auf die Parkzonen auf und sind in der Abbildung 12 dargestellt.

- 2.313 Parkverstöße in der Zone A
- 2.063 Parkverstöße in der Zone B
- 2.737 Parkverstöße in der Zone C

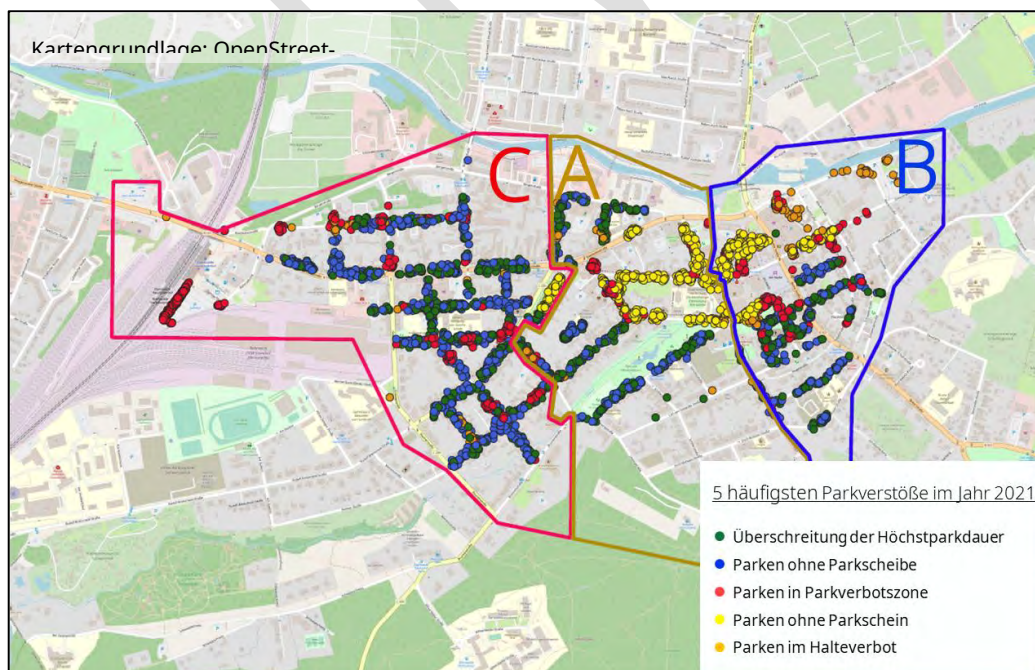


Abbildung 12: Lage und Grund der fünf häufigsten Parkverstöße in den Bewirtschaftungszonen von Eberswalde im Jahr 2021

Die häufigsten Parkverstöße innerhalb der Bewirtschaftungszonen wurden in der Parkzone C festgestellt, die vordergründig auf die Überschreitung der Höchstparkdauer oder das Parken ohne Parkscheibe zurückzuführen sind. Darüber hinaus konnten vielzählige Parkverstöße aufgrund des Parkens in der Parkverbotszone festgestellt werden. Neuralgische Punkte waren hier der P+R-Parkplatz am Hauptbahnhof, die Kantstraße und der Bereich um die Polyklinik Eberswalde in der Karl-Liebknecht-Straße. In den Bereichen der monetären Bewirtschaftung wurde überwiegend ohne Parkschein geparkt. Hauptaugenmerk liegt hierbei insbesondere auf das Innenstadt-Carree Puschkinstraße - Schicklerstraße - Goethestraße - Friedrich-Ebert-Straße mit den Seitenstraßen Michaelisstraße und An der Friedensbrücke/ Steinstraße.

Die Parkverstöße im südlichen Bereich der Parkzonen A und B gehen in den Anwohnerstraßen ebenfalls auf das Überschreiten der Höchstparkdauer und auf das Parken ohne Parkscheibe zurück. Daneben überlagern sich in der Parkzone B auch das Parken in der Parkverbotszone und das Parken im Halteverbot. Das Ende der Kirchstraße, vor der Kreuzung zur Friedrich-Ebert-Straße, sowie die Ecke Ratzeburgstraße/ Erich-Schuppan-Straße werden besonders häufig zum Abstellen in der Parkverbotszone genutzt. Darüber hinaus wird besonders häufig in der Töpferstraße und an der Ecke Bollwerkstraße/ Marienstraße im Halteverbot geparkt. Die folgende Abbildung stellt die Lage und die Art der Parkverstöße für die Bewirtschaftungszonen von Eberswalde für das Jahr 2021 dar.

2.3.3 Bewohnerparkausweise

Mit dem bestehenden Parkraumbewirtschaftungskonzept (siehe Kapitel 2.2) wird die Mehrheit der Abstellmöglichkeiten von Montag bis Freitag im Zeitraum von 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr bzw. am Samstag von 08:00 Uhr bis 14:00 Uhr nach dem Mischprinzip gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (2h) / Bewohnerparken betrieben. Für Bewohner mit Parkausweisen in den entsprechenden Zonen besteht keine Parkdauerbegrenzung, sie sind hiervon ausgenommen. Anspruch auf einen Bewohnerparkausweis haben Bewohner mit Hauptwohnsitz oder in begründeten Fällen Bewohner mit Nebenwohnsitz in den bewirtschafteten Zonen von Eberswalde. Die Gebühren belaufen sich hierbei auf:

- 30,70 € pro Jahr
- 50,00 € für 2 Jahre
- 2,55 € pro Monat, ab 4. Monate

Mit Stand vom 09.09.2022 waren in Eberswalde insgesamt 1.253 Bewohnerparkausweise ausgestellt. Die folgende Tabelle stellt die Anzahl der Bewohnerparkausweise den jeweiligen Parkzonen und der überschlägig ermittelten Bewohneranzahl gegenüber.

Parkzone	Anzahl der Bewohnerparkausweise	überschlägige Bewohneranzahl	Bewohnerparkausweis / Bewohneranzahl
A	513	2.200	23,3 %
B	161	1.700	9,5 %
C	579	3.500	16,5 %
Summe	1.253	7.400	16,9 %

Tabelle 3: Bewohnerparkausweise (Stand 09.09.2022)

Die meisten Bewohnerparkausweise mit 579 Stück wurden für Bewohner der Parkzone C ausgestellt, dicht gefolgt von der Parkzone A mit 513 Bewohnerparkausweisen. Unter Berücksichtigung der Bewohneranzahl zeigt sich, dass in der Parkzone A fast jeder Vierte und in der Parkzone C jeder Sechste einen Bewohnerparkausweis besitzt. Demgegenüber besteht in der Parkzone B mit ca. 9,5 % der Bewohner eine geringere Nachfrage nach Bewohnerparkausweisen, da hier im Vergleich zu den anderen Parkzonen vermehrt offene Bebauungen in Form von Einfamilienhäusern vorherrschen. Somit ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge vermehrt auf den Privatgrundstücken abgestellt werden. Die folgende Abbildung zeigt die Verortung der ausgestellten Parkausweise für die Bewohner.

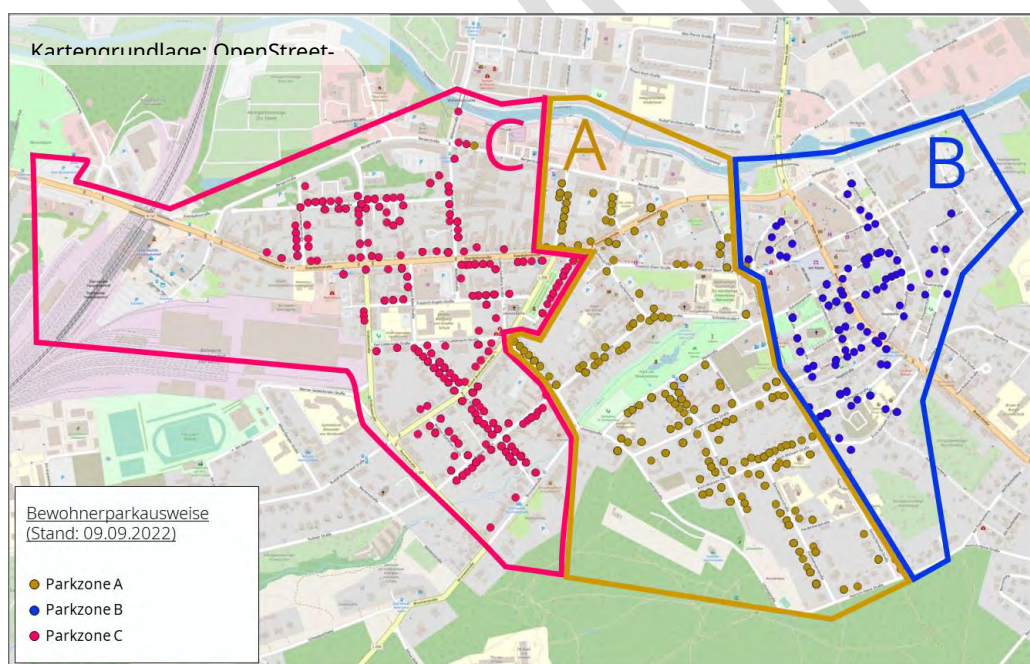


Abbildung 13: Bewohnerparkausweise (Stand 09.09.2022)

Die Abbildung zeigt, dass im Innenstadtbereich relativ wenig Bewohnerparkausweise ausgestellt wurden. Eine höhere Dichte von Bewohnerparkausweisen stellt sich hingegen im Süden der Parkzone C in der August-Bebel-Straße / Ruhlaer Straße und im Norden in der Kantstraße / Blumenwerder Straße sowie am Karl-Marx-Platz ein. Auch der Bereich südlich des Weidendamms in der Parkzone A ist durch eine höhere Dichte von Bewohnerparkausweisen vor allem in der Schillerstraße, Carl-von-Ossietzky-Straße und der Erich-Mühsam-Straße gekennzeichnet.

2.4 Strukturveränderung und zukünftige Planungsabsichten

2.4.1 Raumstrukturelle Entwicklung

Die Grundlage für die raumstrukturellen Entwicklungen der Stadt Eberswalde bildet die Fortschreibung Integriertes Stadtentwicklungskonzept Eberswalde (INSEK 2035). Im Hinblick der Bevölkerungsvorausberechnung werden folgenden drei Szenarien betrachtet:

- Schrumpfungsszenario
- Stabilitätsszenario
- Wachstumsszenario

Das Wachstumsszenario bildet die Grundlage des Stadtentwicklungskonzeptes. Unter Berücksichtigung dessen beinhaltet die Tabelle 4 eine Übersicht über die Entwicklung der Raumstrukturdaten ausgehend vom Bezugsjahr 2022 bis zum Prognosehorizont 2035 (Wachstumsszenario) differenziert nach den Stadtbezirken von Eberswalde.

Stadtbezirk	Einwohneraufkommen		
	2022 ¹	2035 ²	Veränderung
Stadtmitte	13.876	15.961	15 %
Ostend	3.191	3.191	0 %
Nordend	2.695	2.615	-3 %
Westend	5.080	5.440	7 %
Brandenburgisches Viertel	6.787	7.187	6 %
Finow	8.815	8.645	-2 %
Clara-Zetkin-Siedlung	1.099	1.099	0 %
Sommerfelde	435	435	0 %
Tornow	334	334	0 %
Spechthausen	245	245	0 %
Summe	42.557	45.152	6 %

Tabelle 4: Einwohnerentwicklung Stadt Eberswalde 2022 zu 2035

Ende 2022 waren demnach in Eberswalde ca. 42.557 Einwohner registriert. Ein Drittel der Einwohner von Eberswalde leben demnach in der Stadtmitte. Zu den gewohnteren Stadtbezirken zählen Finow mit 8.815 Einwohnern, das Brandenburgische Viertel mit 6.787 Einwohnern und dem Westend mit 5.080 Einwohnern. Entsprechend der Bevölkerungsvorausberechnung wird für die Stadt Eberswalde eine Zunahme der Einwohnerzahl um ca. 6 % erwartet. Demnach wird für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von ca. 45.152 Einwohner prognostiziert. Die Einwohnerentwicklungen

¹ INSEK Eberswalde 2035 [Stand: März 2024], Abbildung 5

² INSEK Eberswalde 2035 [Stand: März 2024], Tabelle 3

fallen für die einzelnen Stadtbezirke sehr unterschiedlich aus. In der Stadtmitte wird demnach ein Anstieg um ca. 15 % auf 15.961 Einwohner prognostiziert. Weiterhin werden Zunahmen im Westend und im Brandenburgischen Viertel um 7 % bzw. 6 % erwartet. In den Stadtbezirken Ostend, Clara-Zetkin-Siedlung, Sommerfelde, Tornow und Spechthausen stagnieren die Bevölkerungsentwicklung und entsprechen den gleichen Einwohneranzahlen wie im Jahr 2022. Gemäß Tabelle 4 ist nur in den Stadtbezirken Nordend und Finow ein Einwohnerrückgang um ca. -3 % und ca. -2 % ermittelt worden.

In der folgenden Abbildung 14 ist die Entwicklung der Einwohnerzahlen sowie die Einwohnerdichte auf der Grundlage des INSEK 2035 grafisch dargestellt.

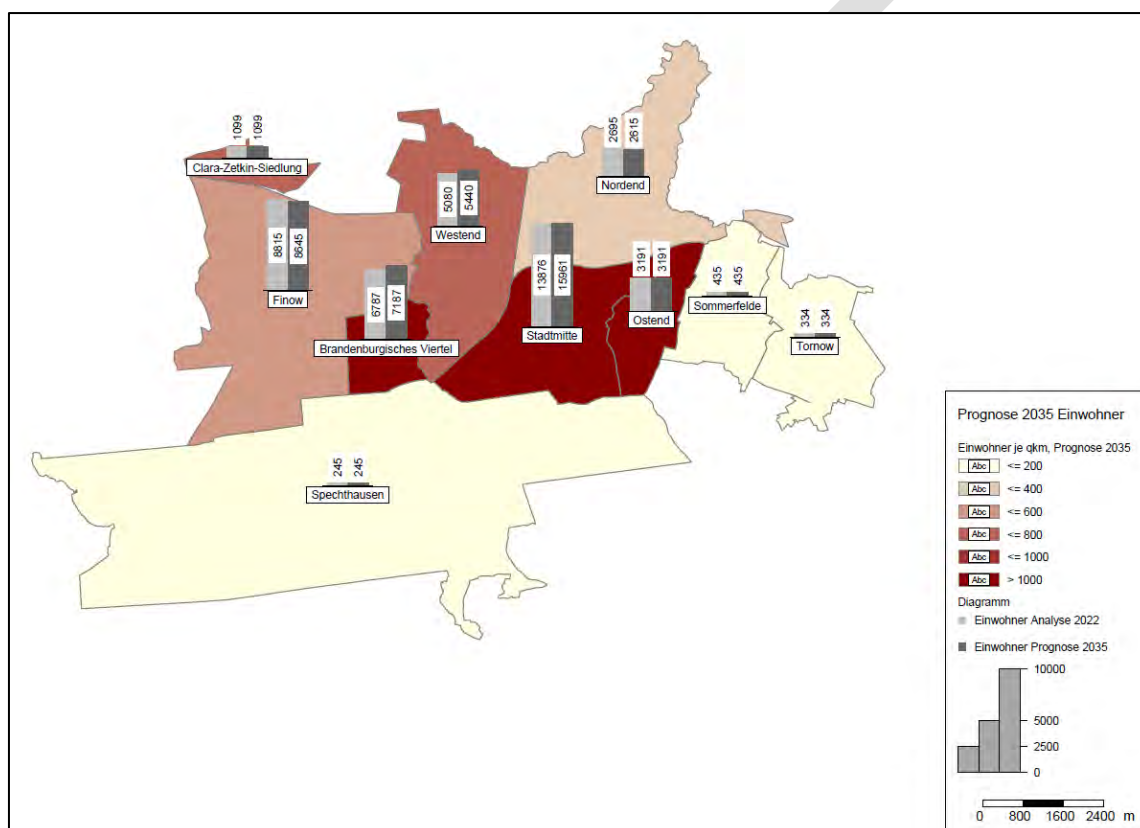


Abbildung 14: Entwicklung der Einwohnerzahl und -dichte, Prognose 2035

Die höchsten Einwohnerdichten mit Werten von über 1.000 Einwohner/km² sind in den Stadtbezirken Stadtmitte, Ostend und Brandenburgisches Viertel festzustellen. Die geringsten Einwohnerdichten mit Werten von unter 200 Einwohner/km² besitzen die dörflich geprägten Stadtbezirke Spechthausen, Sommerfelde und Tornow.

2.4.2 Infrastrukturelle Entwicklung

In der Stadtmitte von Eberswalde sind zukünftig städtebauliche Umstrukturierungen vorgesehen, die Auswirkungen auf das Parkraumangebot oder aber auch auf die Parkraumnachfrage haben können. Von der Stadt Eberswalde wurde hierzu eine Übersichtskarte mit den zu berücksichtigenden Strukturentwicklungen (siehe Abbildung 15) zur Verfügung gestellt.

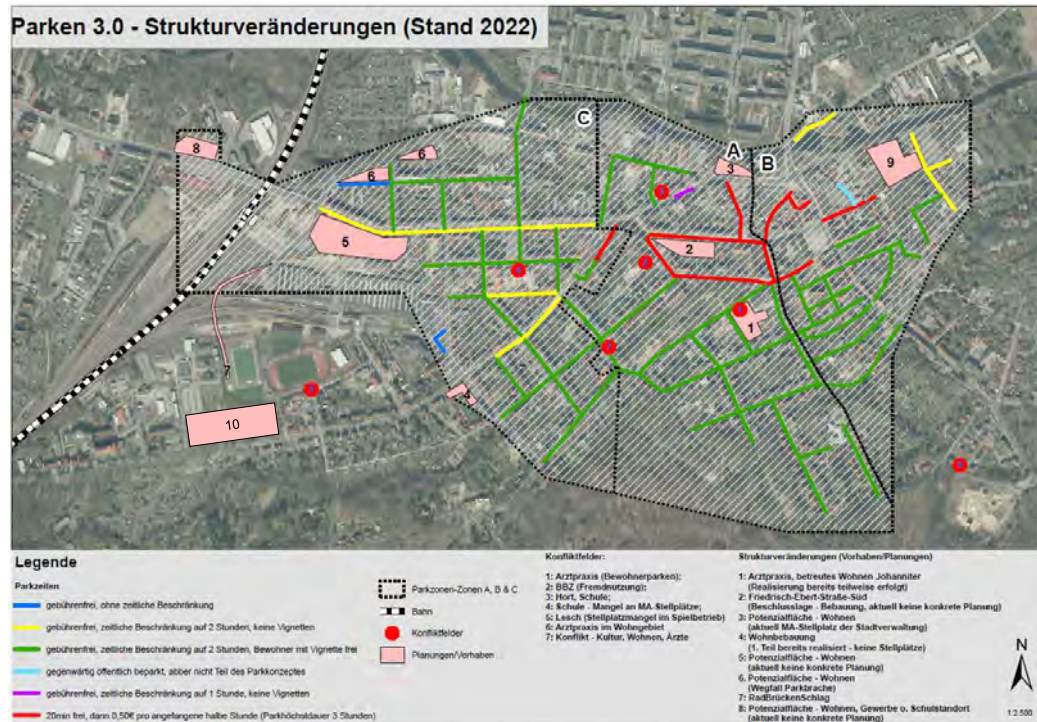


Abbildung 15: Zukünftige infrastrukturelle Veränderungen in der Stadtmitte von Eberswalde

Die Übersichtskarte stellt die Stadtmitte von Eberswalde mit den jeweiligen Formen der Parkraumbewirtschaftung in den Straßenabschnitten sowie die identifizierten Konfliktfelder bzw. geplanten Strukturveränderungen dar. Ein Konfliktfeld meint hierbei die besonders hohe Parkraumnachfrage durch die Überlagerung von mehreren Nutzergruppen, die aus den Erfahrungen heraus zu einer hohen Parkraumauslastung und häufig Parksuchverkehr führen. Im Umfeld des Knotenpunktes Pfeilstraße / Gerichtsstraße (Konfliktfeld 1) überlagern sich so bspw. verschiedene Nutzungsansprüche aus Wohnen, Arbeiten, Dienstleistung (insbesondere durch Arztpraxen und das Betreute Wohnen- Johanniterquartier) sowie dem Bringen und Holen von Kindern zur Kindertagesstätte Regenbogen. Durch den Umbau des Johanniterquartiers (Fläche 1), der mittlerweile bis auf die Außenanlage sowie dem Bau der angrenzenden Kindertagesstätte fertig gestellt ist, stellt sich eine veränderte Parkraumnachfrage ein.

Gleichermaßen können auch durch folgende Baumaßnahmen Veränderungen in der Parkraumnachfrage entstehen:

- Fläche 2: Neubauvorhaben an der Friedrich-Ebert-Straße (Beschluss liegt vor, Planungen zur Nutzung noch nicht konkretisiert)
- Fläche 3: aktuell kein Bauvorhaben geplant, Potenzialfläche für Wohnbebauung (gegenwärtig Nutzung als Parkierungseinrichtung für Mitarbeiter der Stadtverwaltung)
- Fläche 4: Wohnneubau (Teil 1. Fertig gestellt)
- Fläche 5: aktuell kein Bauvorhaben geplant, Potenzialfläche für verdichtete Wohnbebauung (gegenwärtig gemischte Nutzung aus Wohnen, Dienstleistung und öffentliche Einrichtungen)

- Fläche 6: aktuell kein Bauvorhaben geplant, Potenzialfläche für verdichtete Wohnbebauung (gegenwärtig Nutzung teilweise als Parkierungseinrichtung)
- Fläche 7: Neubau des „RadBrückenSchlag“ über die Gleisanlage des Bahnarks zur Verknüpfung der südlichen Stadtteile von Eberswalde mit dem Hauptbahnhof (in Planung)
- Fläche 8: aktuell kein Bauvorhaben geplant, Potenzialfläche für Wohnen, Gewerbe oder als Schulstandort (gegenwärtige Nutzung des alten Busbahnhofs als Parkierungseinrichtung)
- Fläche 9: aktuell kein Bauvorhaben geplant, Potenzialfläche für Wohnbebauung (gegenwärtig gemischte Nutzung aus Wohnen, Dienstleistung und Freizeit – Alte Möbeltischlerei)
- Fläche 10: Wohnungsbauprojekt „Schwärzeblick“ (aktuelle Planungen liegen vor, 12 Reihenhäuser, 290 Wohnungseinheiten, Kindertagesstätte, Parkhaus)

Unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Veränderungen wird offensichtlich, dass stellenweise vorhandene Parkierungseinrichtungen zukünftig entfallen und Wohnneubauten realisiert werden. Dadurch kann in Abhängigkeit der raumstrukturellen Entwicklung die Parkraumauslastung punktuell zunehmen und sich der den Parkdruck erhöhen. Die Schaffung neuer Abstellmöglichkeiten wird jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verfolgt. Des Weiteren sind keine Planungen von weiteren Ladepunkten für Elektrofahrzeuge bekannt.

2.4.3 Mobilitätsplan 2030+

Der Mobilitätsplan 2030+ für Eberswalde wurde im November 2020 beschlossen und besteht insgesamt aus den Bausteinen Verkehrsentwicklungsplan, Lärmaktionsplan, Lustreinhaltplan und Mobilitätsmanagement. Angestrebtes Ziel ist die Verbesserung der Lebensqualität in Form der Steigerung der Effizienz der Verkehrssysteme bei gleichzeitiger Verringerung der aus dem Verkehrsgeschehen resultierenden Belastungen.

Während der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden die Bewohnenden von Eberswalde aufgerufen, sich in unterschiedlichen Formaten zu beteiligen, um so eine zukünftige Vision, aber auch Defizite und Handlungserfordernisse ableiten zu können.

Neben den neu erarbeiteten Maßnahmen des VEP 2030+ haben die Maßnahmen aus anderen Planwerken / Zielkonzept 2025 weiterhin Bestand. Hierzu zählt das zu erstellende Parkraumbewirtschaftungskonzept. Die Analyse des Bestandes hat gezeigt, dass die Stärken im ruhenden Verkehr wie folgt gekennzeichnet sind:

- ausreichendes Pkw-Stellplatzangebot in der Innenstadt
- ausreichende Kapazität an Radabstellanlagen in der Innenstadt
- öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Kfz
- öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs.

Demgegenüber wurden folgende Schwächen identifiziert:

- Überlastetes Stellplatzangebot am Bahnhof
- Pkw-Parkdruck
- Rad-Parkdruck unterhalb des Waldcampus
- teilweise ungenügende Qualität der Radabstellanlagen
- Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer durch haltenden Lieferverkehr

Unter Berücksichtigung der ermittelten Schwächen wurden in dem Mobilitätskonzept folgende Maßnahmenvorschläge festgelegt und sind bei der Erstellung des zukünftigen Parkraumkonzeptes zu beachten:

- Anpassung des Parkraumbewirtschaftung ohne zwangsläufige Schaffung neuer Sammelabstellanlagen mit Fokus auf den Innenstadtbereich und unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel sowie der Bedürfnisse des Einzelhandels
- Angebotsoptimierung von neuen und bestehenden Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehr zur Verringerung des Parkdrucks an neuralgischen Punkten im Innenstadtbereich
- Angebotsoptimierung und Bereitstellung ausreichender und angemessener Radabstellanlagen
- Optimierung der ÖPNV-Anbindung und Schaffung weiterer Bike+Ride-Parkplätze

2.4.4 Abschätzung des zukünftigen Bedarfs

Der Vergleich der raumstrukturellen Entwicklungen zwischen 2022 und 2035 zeigt, dass die Einwohnerentwicklung gemäß dem Wachstumsszenario in der Stadtmitte um ca. 15 % zunehmen wird. Für das ganze Stadtgebiet wird insgesamt eine 6 %ige Bevölkerungszunahme erwartet.

Im Hinblick auf die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung und die strukturelle Veränderung ist im Jahr 2035 von zusätzlichen neu induzierten Verkehrsmitteln auszugehen. Die vorgehaltenen Flächen für Bauvorhaben sind überwiegend Potentialflächen, für die zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine finalen Planungen (Ausnahme: Fläche 1,2,4,7) vorliegen. Durch die Aufhebung der Stellplatzsatzung im Jahr 2016 ist die Herstellung von Abstellmöglichkeiten auf dem Privatgelände von Wohnungsneubauten keine Pflicht. Dadurch hat der Hauseigentümer die Wahl, ob und wie viele private Stellplätze auf dem Grundstück für Mietende zur Verfügung gestellt werden.

Mit der Umsetzung des Radnutzungskonzeptes für das Zielnetz 2030 wird beabsichtigt, dass gegenüber dem bestehenden Mobilitätsverhalten auch eine stärkere Nutzung von Fahrrädern erfolgt. Insbesondere Pkw-Kurzstreckenfahrten sollen dadurch vermieden und das städtische Straßennetz bzw. Parkraum entlastet werden. Geprüft wurde, dass mit der Aufhebung der Stellplatzsatzung 2016 keine wesentlichen negativen Auswirkungen durch den ruhenden Verkehr auf den öffentlichen Raum eingetreten sind.

Gemäß dem Mobilitätsplan 2030+ soll in Kombination mit dem Parkraumkonzeptes auch eine Verbesserung der ÖV-Anbindung verfolgt werden, umso einen höheren Anteil Nutzender des öffentlichen Verkehrs zu generieren. Auch der Anteil zu Fuß Gehender soll zukünftig durch die Aufwertung des Straßenraums und der Steigerung der Aufenthaltsqualität erzielt werden.

Unter Berücksichtigung des veränderten Mobilitätsverhaltens ist somit von einer niedrigeren Parkraumnachfrage auszugehen. In entgegengesetzter Weise ist durch die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung und der erwarteten Strukturentwicklung im Jahr 2035 von einer marginal höheren Parkraumnachfrage bis hin zu einer vergleichbaren Nachfrage wie im Bestand auszugehen. Als Impuls zur Verhaltenslenkung (bspw. Verkehrsmittelwahl) ist eine bedarfsgerechte Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Abstellmöglichkeiten notwendig, da anderenfalls die Nachfrage ungesteuert weiter zunimmt.

3 Parkraumerhebung

3.1 Vorgehensweise

In der Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs wurde das Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie dessen Auslastung durch parkende Fahrzeuge erfasst. Dazu zählten sowohl Stellplätze, die sich im Straßenseitenraum befanden, als auch Stellplatzsammelanlagen.

Die Erhebungsdurchführung war zweistufig geplant. Als erster Schritt wurde eine Erfassung des Angebots an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum durchgeführt. Dazu wurde die Lage und Anzahl der Parkstände, die Parkraumanordnung, sowie die bestehende Parkregelung erfasst. Das Parkraumangebot umfasste dabei sowohl öffentliche als auch öffentlich zugängliche Parkbereiche. Zur Erfassung des Parkraumangebots wurden auf geeignetem Kartenmaterial die Lage sämtlicher Parkseiten, die Anzahl der zugeordneten Parkplätze, die Parkraumanordnung (senkrecht, schräg, parallel) sowie die bestehenden Bewirtschaftungsformen erfasst. Die erhobenen Daten zum Parkraumangebot wurden schließlich in ein GIS übertragen.

Im zweiten Schritt wurde die Parkraumauslastung erhoben. Zur Erfassung der Parkraumauslastung erfolgte eine Erhebung an zwei aufeinanderfolgenden Werktagen (ein Behördentag, ein Normalwerkttag) in jeweils sieben zweistündigen Intervallen im Zeitraum von 6 Uhr bis 20 Uhr. Der Behördentag wurde an einem Dienstag, den 25.04.2023, erhoben. Die Erfassung des Normalwerktags erfolgte einen Tag später am 26.04.2023. In der Anlage 2.1 ist eine Fotodokumentation zu den Erhebungstagen enthalten.

Innerhalb jedes Intervalls wurden sämtliche Parkflächen einmalig abgelaufen und parkende Fahrzeuge sowie blockierte Parkplätze erfasst. Die Ermittlung der Parkraumauslastung erfolgte mittels Kennzeichenerfassung der parkenden Fahrzeuge. Diese Methode ermöglichte eine Identifizierung gleicher Fahrzeuge über den Tagesverlauf und damit eine Auswertung nach der Parkdauer (Kurz-/Langzeitparker). Um den Anforderungen des Datenschutzes gerecht zu werden, wurden hierbei nur Teilkennzeichen erfasst. Dabei wurde nur das Unterscheidungszeichen (die „Städtekennung“) sowie die Ziffern der Erkennungsnummer, nicht aber die Buchstaben der Erkennungsnummer aufgenommen. Damit wurde eine eindeutige individuelle Zuordnung zu einzelnen Fahrzeugen erschwert (Datenschutz).

In der Erhebung wurden korrekt abgestellte Fahrzeuge gegenüber Falschparkern unterschieden. Bei Bedarf konnten weitere Merkmale erfasst werden, etwa der genaue Verstoß des Falschparkens oder die Fahrzeugart. Weiterhin wurden freie sowie blockierte Parkflächen (Baustelle, Müllcontainer, ...) erfasst. Die räumliche Zuordnung der parkenden Fahrzeuge erfolgte in Absprache mit dem Auftraggeber. Es wurde eine Zuordnung über die Merkmale Straße und Baublocknummer vorgeschlagen.

Vor der eigentlichen Erhebung wurde für das Erhebungspersonal eine individuelle Route durch das Gebiet geplant, entlang derer die Parkstände abgelaufen werden sollten. Dazu wurde dem Erhebungspersonal geeignetes Karten- und Erhebungsmaterial zur Verfügung gestellt.

Seit 2017 führt PTV vergleichbare Erhebungen auf Smartphones mit dem Betriebssystem Android durch. Die Geräte wurden mit einer eigens für diesen Zweck entwickelten, firmeneigenen Software bestückt.

Der Einsatz von Smartphones bot gegenüber herkömmlichen Erhebungsmethoden folgende Vorteile:

- Erhebungsdaten werden schon während der Erhebung sicher erfasst und stehen umgehend in digitaler Form zur Verfügung.
- Ergänzende Informationen zum Parkerlebnis können über ein offenes Bemerkungsfeld eingegeben werden.
- Zu jeder Dateneingabe werden durch die Software-Zeitprotokolle und optional GPS-Daten hinterlegt. Damit können die erhobenen Daten in zeitlicher und räumlicher Hinsicht lückenlos verfolgt und auf Plausibilität geprüft werden.

Abbildung 16: Screenshot Erhebungs - App zur Erfassung des ruhenden Verkehrs

In Abbildung 16 ist ein Screenshot der Erhebungs - App (QuickRecorder) dargestellt. Für jedes Parkereignis wurden die Felder "Kennzeichen" und "Parkcode" entsprechend ausgefüllt. Der Parkcode setzt sich gemäß einer auf das jeweilige Projekt zugeschnittenen Legende zusammen und ermöglichte die Aufnahme unterschiedlicher Merkmale des Parkereignisses, wie etwa Parkregel, Art des Verstoßes bei Falschparken, Fahrzeugart und Parkausweis. Die räumliche Zuordnung der Parkereignisse erfolgte über die Angabe des Straßennamens und der Baublocknummer. Blockierte Parkplätze wurden durch entsprechende Eingaben erfasst. Über ein Bemerkungsfeld konnten zusätzliche Anmerkungen detailliert vermerkt werden.

Nach Abschluss der Feldarbeiten wurden die Rohdaten auf einen Arbeitsrechner übertragen, kodiert und anschließend aus dem Smartphone-Speicher gelöscht. Im Prozess der Kodierung wurde jedem neu vorkommenden Teil-Kennzeichen eine einmalige Zufallszahl zugeordnet. Gleiche Kennzeichen erhielten die gleiche Zufallszahl, wodurch die Identifizierung von Dauerparkern ermöglicht wurde. Die Teil-Kennzeichen wurden sodann aus allen Datensätzen gelöscht.

Die Plausibilisierung der kodierten Daten erfolgte im Anschluss. Die plausibilisierten Daten wurden schließlich in tabellarischer und graphischer Form ausgewertet und werden in Kapitel 3.2 vorgestellt.

3.2 Erhebungsergebnisse

In den nachfolgenden Kapiteln werden in kurzer Form die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung vorgestellt.

3.2.1 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet setzt sich aus Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum, öffentlich zugänglichen Parkplatzanlagen (Sammelanlagen) sowie aus privaten Stellplätzen und privaten Stellplatzanlagen zusammen.

In der Summe wurden 3.426 Stellplätze im öffentlichen Raum erfasst. 1909 Stellplätze befanden sich im öffentlichen Straßenraum und 1517 Stellplätze wurden in Sammelanlagen dokumentiert. Eine räumliche Übersicht des Parkraumangebots kann aus Anlage 2.2 entnommen werden.

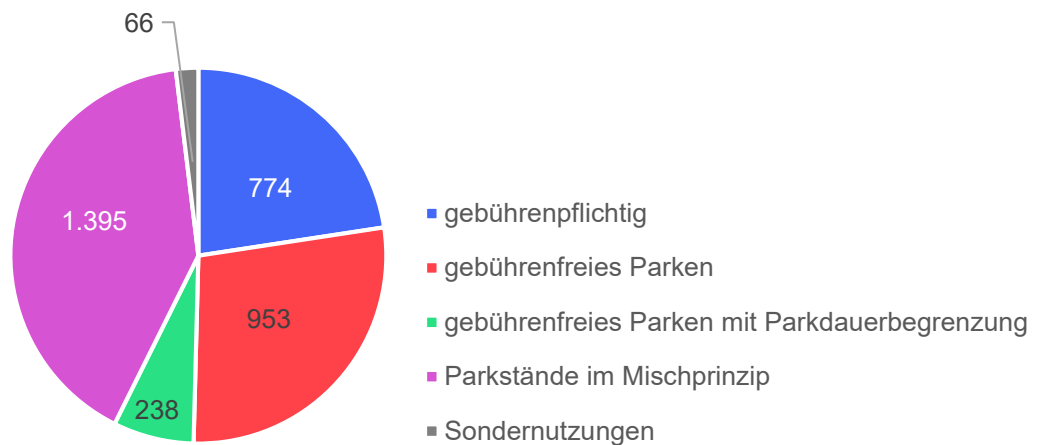


Abbildung 17: Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet

Bei der Erfassung der Stellplätze wurden die Bewirtschaftungsformen erfasst und differenziert nach gebührenfreien Stellplätzen, gebührenfreie Stellplätze mit Parkdauerbegrenzung, gebührenpflichtige Stellplätze und Stellplätze im Mischprinzip, d.h. gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung und Bewohnerparken. Weiterhin wurden Sondernutzungen erfasst, insbesondere waren das Behindertenstellplätze, Stellplätze für Einsatzfahrzeuge & Stellplätze für den Elektroautoverleih.

Die Aufteilung der Stellplätze nach Bewirtschaftungsform ist der Tabelle 5 zu entnehmen.

Bewirtschaftung Anzahl der nachgefragten Stelleplätze	Parkzone			Summe
	A	B	C	
gebührenpflichtig	491	260	306	1.057
gebührenfrei	182	230	478	890
gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung	2	55	183	240
Parkstände im Mischprinzip	409	200	582	1.191
Behindertenstellplatz	9	12	11	32
Stellplätze für Einsatzfahrzeuge	6	0	0	6
Stellplatz für Elektroautoverleih	8	2	0	10
Summe	1.107	759	1.560	3.426

Tabelle 5: Stellplatzangebot nach Bewirtschaftungsform

Die Parkplatzsituation gliedert sich in verschiedene Bewirtschaftungsformen und Zonen. Neben den Mischparkzonen mit gebührenfreiem Parken und Bewohnerparkplätzen (1.191 Parkplätze) sind die gebührenpflichtigen Bereiche (1.057 Parkplätze) am stärksten vertreten, gefolgt von gebührenfreien Bereichen (890 Parkplätze) und gebührenfreien Zonen mit Parkdauerbegrenzung (240 Parkplätze). Es gibt auch spezielle Bereiche wie Behindertenstellplätze (32), Stellplätze für Einsatzfahrzeuge (6) und Elektroautoverleih-Stellplätze (10).

Insgesamt stehen 3.426 Parkplätze zur Verfügung, wobei Zone C die größte Kapazität aufweist. Das Angebot der Stellplätze variierte nicht zwischen den Erhebungstagen. Die fehlenden Stellplätze aufgrund von Baustellen (vgl. Kapitel 3.2.2) sind bereits in Tabelle 5 berücksichtigt.

Abbildung 18 zeigt die durchschnittliche Auslastung der Bewirtschaftungsformen im Zeitverlauf am Behördentag (BT) und Normalwerkttag (NWT). Die schwarze Referenzlinie verdeutlicht die untere Auslastungsgrenze für Parkdruck von 60 % auf Grundlage der Empfehlung für Verkehrserhebungen (EVE 2012). Dabei werden folgende Kategorien unterschieden:

- 90 % sehr hoher Parkdruck
- 80 % bis 90 % hoher Parkdruck
- 70 % bis unter 80 % mittlerer Parkdruck
- 60 % bis unter 70 % geringer Parkdruck
- unter 60 % kein Parkdruck

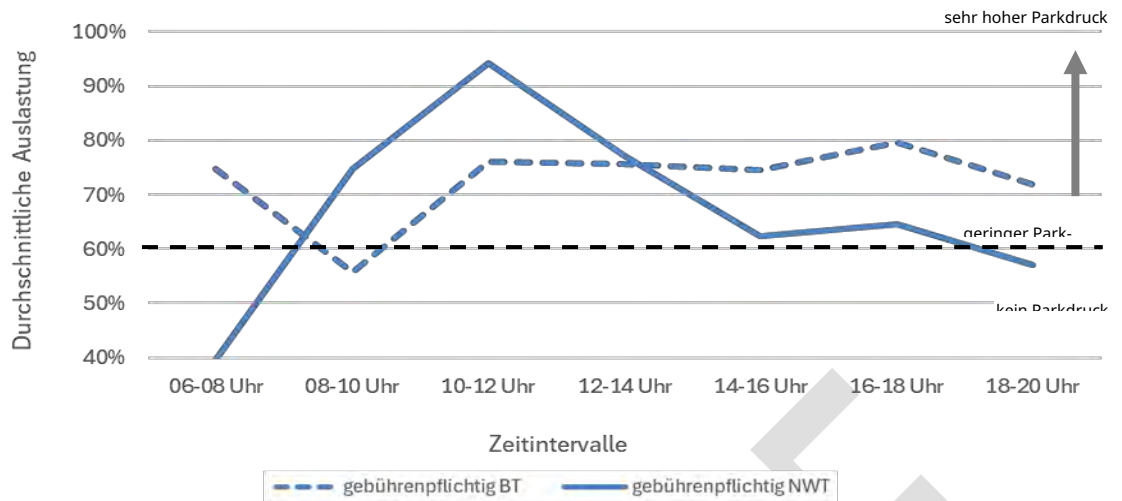


Abbildung 18: Durchschnittliche Auslastung von gebührenpflichtigen Stellplätzen

Die Auslastung ist im Verlauf beider Tage durchgängig auf einem höheren Niveau von über 60% Auslastung. An Behördentagen ist die Auslastung der Stellplätze ausgeglichener, wohingegen am Normalwerktag eine Auslastungsspitze im Intervall von 10 -12 Uhr zu finden ist. In dieser Auslastungsspitze liegt die Auslastung bei über 90 %.

3.2.2 Blockierte Parkflächen

Im Untersuchungsgebiet bestand während der Erhebung eine Baumaßnahme in der Carl-von-Ossietzky-Straße zwischen der Lessingstraße und Schillerstraße bzw. der Gerichtsstraße und der Goethestraße. Dabei wurde auch das Angebot in der Gerichtsstraße stark beeinträchtigt.

Im genannten Bereich sind insgesamt 87 Parkplätze zwischen der Lessing- und Schillerstraße sowie der Gerichts- und Goethestraße komplett entfallen. Zusätzlich standen während der Datenerhebung im Abschnitt zwischen der Schiller- und der Gerichtsstraße nur 13 von insgesamt 31 Stellplätzen zur Verfügung.



Abbildung 19: Baustelle in der Carl-von-Ossietzky-Straße und Goethestraße

Durch die Baustelle verlor die Gerichtsstraße ihre Verbindungsfunktion und Fahrzeugführer nutzten die östliche Seite der Straße als zusätzliche Stellfläche, was zu vielen Parkverstößen entlang des Bauzauns führte.

3.2.3 Parkraumnachfrage und Auslastung

Die kommenden Abschnitte behandeln die Parkraumnachfrage und die Auslastung der verfügbaren Stellplätze, wobei jeweils ein Behördentag und ein Normalwerktag sowie die dazwischenliegende Nacht berücksichtigt werden.

Die Parkraumauslastung wird durch das Verhältnis zwischen den vorhandenen Parkplätzen (Parkraumangebot) und den tatsächlich gezählten Fahrzeugen (Parkraumbelastung) definiert. Im weiteren Verlauf werden sowohl die Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum als auch in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen zusammengefasst und kurz erläutert.

Die Ergebnisse der Betrachtung lassen sich in zwei Hauptbereiche unterteilen. Einerseits wird der zeitliche Verlauf der Gesamtauslastung analysiert, um Zeitintervalle zu identifizieren, in denen eine besonders hohe Nachfrage in den Parkzonen besteht. Andererseits werden neuralgische Punkte der Parkplatznachfrage in der räumlichen Verteilung herausgestellt.

Die angehängten Karten der nachfolgenden Kapitel enthalten Parkseiten und -anlagen, bei denen die Nachfrage das vorhandene Platzangebot übersteigt. Dies ist auf Falschparker und illegale Parkvorgänge zurückzuführen, die im Kapitel 3.2.4 näher behandelt werden.

3.2.3.1 Behördentag

Dienstag, der 25.04.2023, wurde für den Behördentag festgelegt, da an diesem Tag die öffentliche Verwaltung für Besuche zugänglich ist.

Die nachfolgende Tabelle 6 gibt einen Überblick über das Parkraumangebot und die Auslastung in den verschiedenen Parkzonen und jeweiligen Zeitintervallen am Behördentag.

Erhebungsintervalle Behördentag	Parkzone						Summe	
	A		B		C			
Parkraumangebot	1.107		759		1.560		3.426	
06:00 Uhr bis 08:00 Uhr	602	54%	317	42%	932	60%	1.851	54%
08:00 Uhr bis 10:00 Uhr	670	61%	497	66%	830	53%	1.997	58%
10:00 Uhr bis 12:00 Uhr	729	66%	602	80%	859	55%	2.190	64%
12:00 Uhr bis 14:00 Uhr	717	65%	581	77%	749	48%	2.047	60%
14:00 Uhr bis 16:00 Uhr	666	60%	544	72%	790	51%	2.000	58%
16:00 Uhr bis 18:00 Uhr	521	47%	446	59%	869	56%	1.836	54%
18:00 Uhr bis 20:00 Uhr	467	42%	379	50%	802	51%	1.648	48%

Tabelle 6: Auslastung an einem Behördentag nach Intervallen

Das Intervall mit der höchsten Auslastung ist in allen drei Parkzonen das Intervall von 10 Uhr bis 12 Uhr. Die Gesamtauslastung erreicht in diesem Intervall mit 64% ihren Höhepunkt. Die Auslastung ist dabei in Parkzone B mit 80% am höchsten, gefolgt von Parkzone A mit 66% und Parkzone C mit 55%. Über fast alle Intervalle hinweg ist in Parkzone B die höchste Auslastung zu verzeichnen. Die geringste Auslastung findet sich an den frühen Morgen- und späten Abendstunden wieder, wobei bei Parkzone C sich hierbei von Parkzone A und B unterscheidet, da hier die Auslastung nicht der typischen Ganglinie mit Mittagsspitze folgt.

Aufgrund erheblicher lokaler Unterschiede in der Parkraumnutzung innerhalb der Zonen ist es ratsam, die räumliche Verteilung der Stellplätze anhand einer Karte zu betrachten. Die zugehörigen Karten für die Darstellung der Auslastung am Behördentag befinden sich in Anhang 2.3.1 bis 2.3.8.

Die Betrachtung der räumlichen Verteilung im Tagesdurchschnitt verdeutlichen die neuralgischen Punkte im Erhebungsgebiet an einem Behördentag. Insbesondere im Innenstadtbereich von Zone B, vor allem rund um die Maria-Magdalenen-Kirche vom Markt bis zur Erich-Mühsam-Straße, zeigt sich ein spürbarer Parkdruck. Dieser hohe Parkdruck in Parkzone B konzentriert sich hauptsächlich auf Straßen wie die Ratzeburgerstraße, Kirchstraße, Schneiderstraße und Pfeilstraße, die bereits vor dem ersten Erhebungsintervall stark beansprucht sind. In den übrigen Straßen im Innenstadtbereich steigt der Parkdruck im Laufe des Tages an, erreicht seinen Höhepunkt zwischen 12 Uhr und 14 Uhr und nimmt dann gegen Nachmittag wieder ab.

Die Abbildung 20, Abbildung 21 und Abbildung 22 zeigen die tageszeitliche Auslastung der Parkierungseinrichtungen in der Bewirtschaftungszone von Eberswalde während des Behördentags. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Parkplatz Sparkasse West und Ost keine öffentlich frei zugänglichen Parkierungseinrichtungen (Zugangsbeschränkung) sind, sondern lediglich Mitarbeitern und Kunden der Sparkasse vorgehalten werden. In Bezug auf die Wechselwirkung zum öffentlichen

Straßenraum werden die Auslastungen der beiden Sparkassenparkplätze der Vollständigkeit halber aufgeführt. Die schwarze gestrichelte Referenzlinie verdeutlicht die untere Auslastungsgrenze für Parkdruck von 60 % auf Grundlage der Empfehlung für Verkehrserhebungen (EVE 2012).

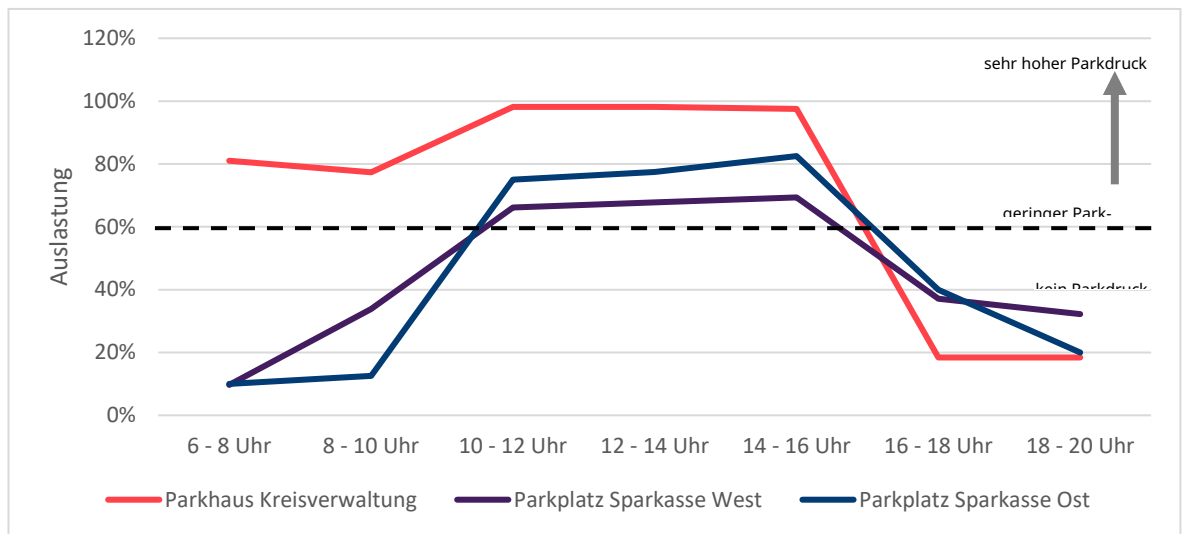


Abbildung 20: Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone A am Behördentag

In Parkzone A führt die Baustelle der Carl-von-Ossietzky-Straße (vgl. Kapitel 3.2.2) zu Verlagerungen und erhöht den Parkdruck in der Gerichtstraße und Schillerstraße. Zusätzlich sind die Schicklerstraße sowie die Ammonstraße und Zimmerstraße stark frequentiert. Das Parkhaus Kreisverwaltung weist von 6 Uhr bis 18 Uhr durchgängig einen hohen Parkdruck auf (vgl. Abbildung 20).

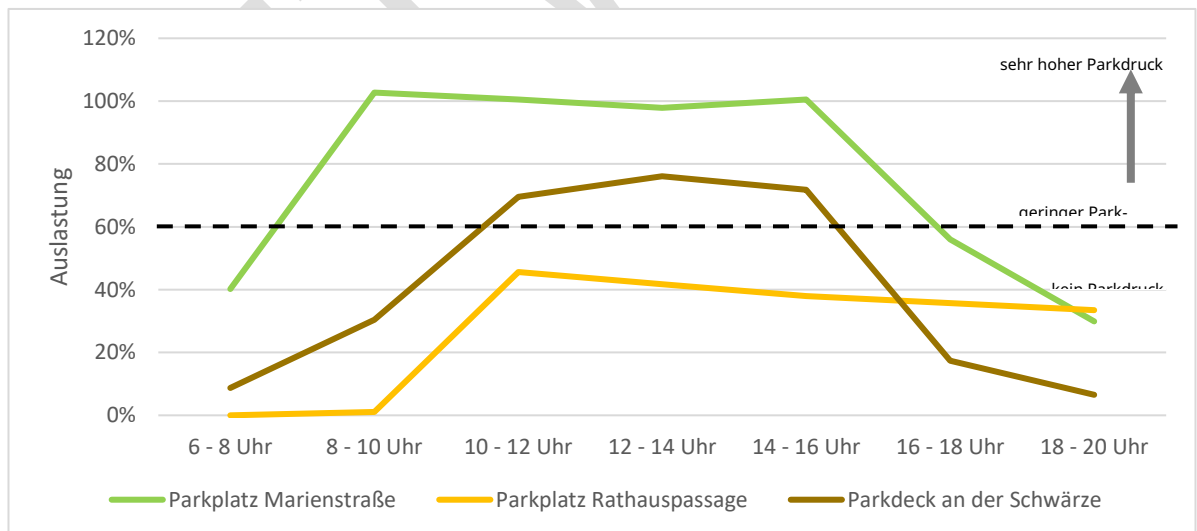


Abbildung 21: Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone B am Behördentag

In Parkzone C ist die Auslastung in der Kantstraße und den südlich der Eisenbahnstraße gelegenen Straßen im Tagesdurchschnitt hoch, wobei die Kantstraße besonders im letzten Intervall stark ausgelastet ist. Ebenfalls stark nachgefragt werden die Stellplatzsammelanlagen in der Nähe des Bahnhofes (P+R Bahnhof I und P+R Bahnhof II) sowie der Parkplatz Kantstraße. Das Parkhaus

Neue Apotheke, der Parkplatz am Finowkanal und der Bahnpark Eberswalde haben durchweg freie Kapazitäten.

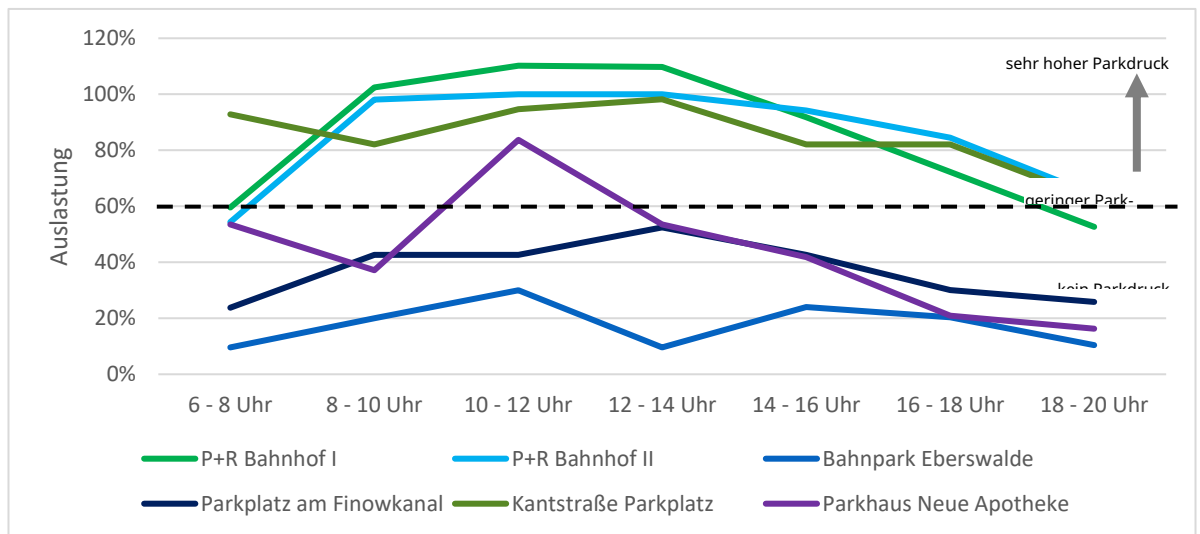


Abbildung 22: Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone C am Behördentag

Verstärkerintervalle

Ergänzend zur Erfassung der Parkstände alle zwei Stunden wurde eine zusätzliche Datenerhebung in kürzeren Intervallen durchgeführt. Dafür wurde eine vordefinierte Route im Stadtzentrum abgelaufen, um die Parkplatzsituation zu erfassen. Diese Erhebung fand jeweils an einem Behörden- und Normalwerktag zwischen 8:00 und 12:00 Uhr statt und wurde in Intervalle von 20 Minuten unterteilt.

Abbildung 23 veranschaulicht die durchschnittliche Auslastung nach Zeitintervallen aller Parkstände am Fahrbahnrand entlang der Verstärkeroute. Der Linienvverlauf zeigt einen ersten Anstieg der Parkraumnachfrage von 8:00 Uhr bis 8:40 Uhr und im Anschluss ein nahezu gleichbleibendes Auslastungsniveau. Gegen 10:00 Uhr nimmt dann die Auslastung weiter zu und bleibt bis zum Ende des Verstärkerintervalls bei einer Auslastung von ca. 80 % beim Straßenparken. Mit Blick auf das Kartenmaterial in den Anlagen 2.6.1 bis 2.6.12 zeigt sich, dass die Ratzeburger Straße durchgehend stark frequentiert ist. Im nördlichen Abschnitt der Goethestraße steigt der Parkdruck stetig an und erreicht ab 10:40 Uhr einen Wert von über 90 %. Im Gegensatz dazu weist die Puschkinstraße durchweg freie Kapazitäten auf.

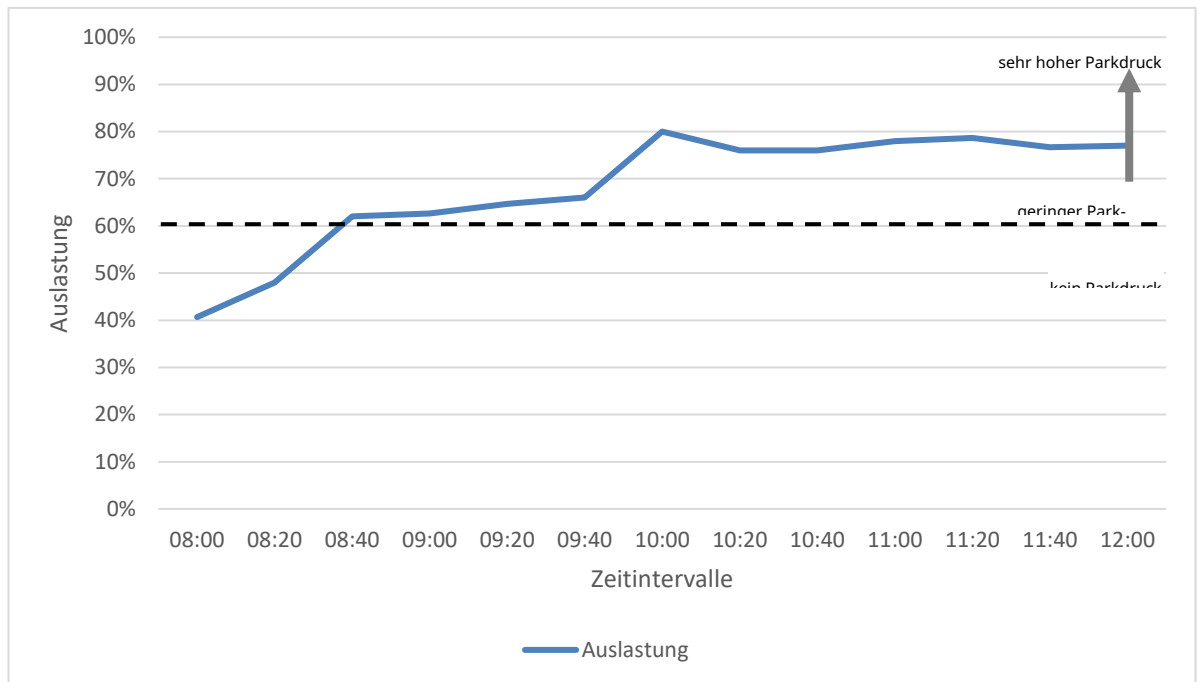


Abbildung 23: Auslastungsverlauf während der Verstärkerintervalle am Behördentag

Weiterführende Ergebnisse und Auswertungen des Verstärkerintervalls hinsichtlich der Aufenthaltsdauer am Behörden- und Normalwerkttag sind im Kapitel 3.2.5 näher beschrieben.

3.2.3.2 Normalwerktag

Der darauffolgende Mittwoch, der 26.04.2023, wurde als Normalwerktag festgelegt, da an diesem Tag in Teilen der öffentlichen Verwaltung keine Vor-Ort-Termine möglich sind.

Tabelle 7 gibt einen Überblick über das Parkraumangebot und die Auslastung in den verschiedenen Parkzonen und jeweiligen Zeitintervallen am Behördentag.

Erhebungsintervalle Normalwerktag	Parkzone						Summe	
	A		B		C			
Parkraumangebot	1.107		759		1.560		3.426	
6:00 Uhr bis 08:00 Uhr	456	41%	273	36%	1.043	67%	1.772	52%
08:00 Uhr bis 10:00 Uhr	623	56%	505	67%	1.142	73%	2.270	66%
10:00 Uhr bis 12:00 Uhr	684	62%	617	82%	1.135	73%	2.436	71%
12:00 Uhr bis 14:00 Uhr	673	61%	547	72%	1.129	72%	2.349	69%
14:00 Uhr bis 16:00 Uhr	608	55%	489	65%	1.061	68%	2.158	63%
16:00 Uhr bis 18:00 Uhr	552	50%	356	47%	900	58%	1.808	53%
18:00 Uhr bis 20:00 Uhr	493	45%	275	36%	868	56%	1.636	48%

Tabelle 7: Auslastung an einem Normalwerktag nach Intervallen

Es zeigt sich, dass der Parkdruck in Parkzone B an einem Normalwerktag am höchsten ist. Danach folgen Parkzone C und Parkzone A. Im Zeitintervall von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr wurde die größte Gesamtauslastung von 71% erreicht. Jedoch bleibt der Parkdruck von 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr insbesondere in Parkzone B und C hoch. An den Randzeiten flacht der Parkdruck in Parkzone A und B stärker ab als in Zone C.

Die zugehörigen Karten für die Betrachtung der Auslastung am Behördentag befinden sich in der Anlage 2.5.1 bis 2.5.7. Bei Betrachtung der räumlichen Verteilung und des Tagesdurchschnitts zeigt sich eine deutliche Überlastung des Straßenparkens im Innenstadtbereich rund um die Maria-Magdalenen-Kirche, vom Markt bis zur Ehrich-Mühsam Straße in Parkzone B. In Parkzone A sticht die Pfeilstraße mit den Nebenstraßen Gerichtstraße und Schillerstraße sowie die Schicklerstraße mit erhöhter Nachfrage hervor, was auf die Sperrung der Carl-von-Ossietzky-Straße zurückzuführen ist.

Die umliegenden Parkierungseinrichtungen wie bspw. Parkhaus Rathauspassage, Parkplatz Finowkanal und Parkdeck an der Schwärze weisen hingegen im Verlauf des Tages freie Kapazitäten auf. Lediglich das Parkhaus der Kreisverwaltung zeigt zwischen 08:00 Uhr und 16:00 Uhr eine durchweg hohe Auslastung (vgl. Abbildung 24 und Abbildung 25). Mit Blick auf die Auslastung die beiden Sparkassenparkplätze stellen sich Auslastungen ein, die nie 60 % übersteigen und daher

prinzipiell Reserven aufweisen. Allerdings ist auch hier zu berücksichtigen, dass beide Parkierungseinrichtung nicht frei zugänglich sind und daher nicht als Parkraumangebot zur Verfügung stehen.

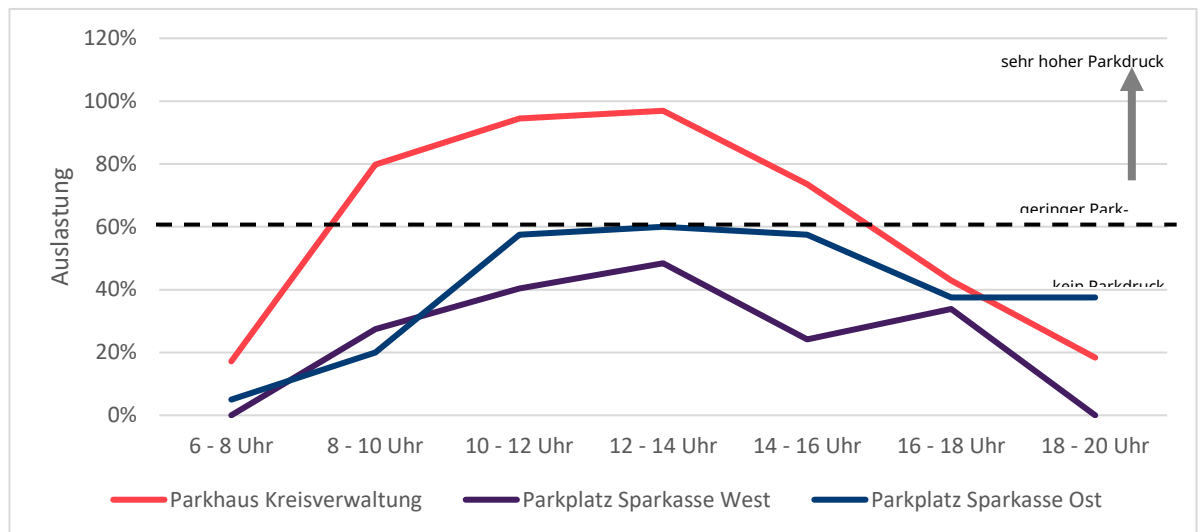


Abbildung 24: Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone A am Normalwerktag

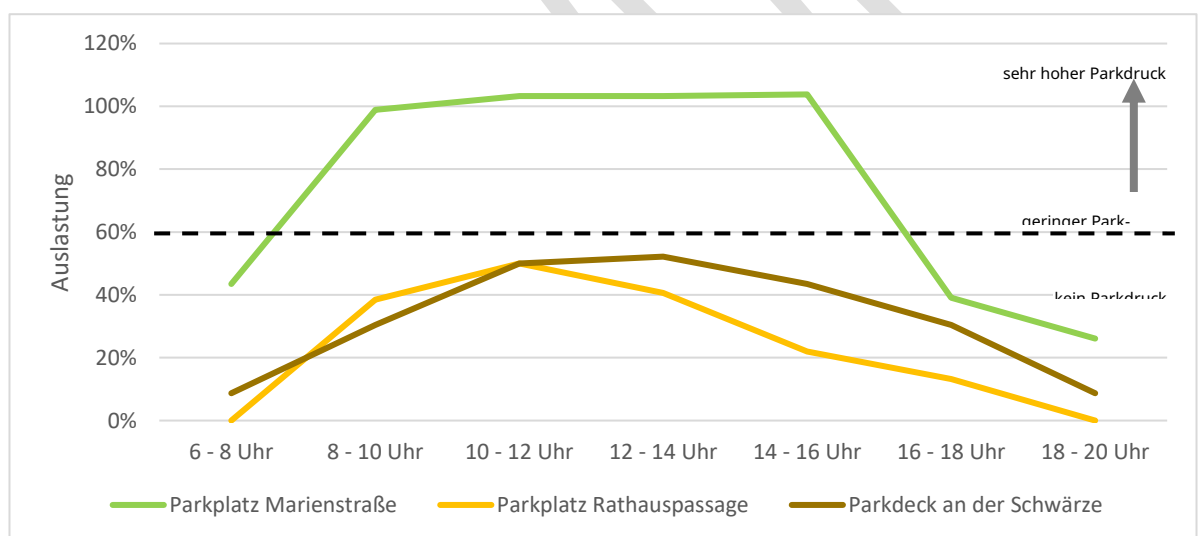


Abbildung 25: Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone B am Normalwerktag

In Parkzone C sind insbesondere die Querstraßen der Eisenbahnstraße stark frequentiert. Auch die Stellplätze rund um den Hauptbahnhof verzeichnen durchgehend eine hohe Nachfrage von 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr (Abbildung 26).

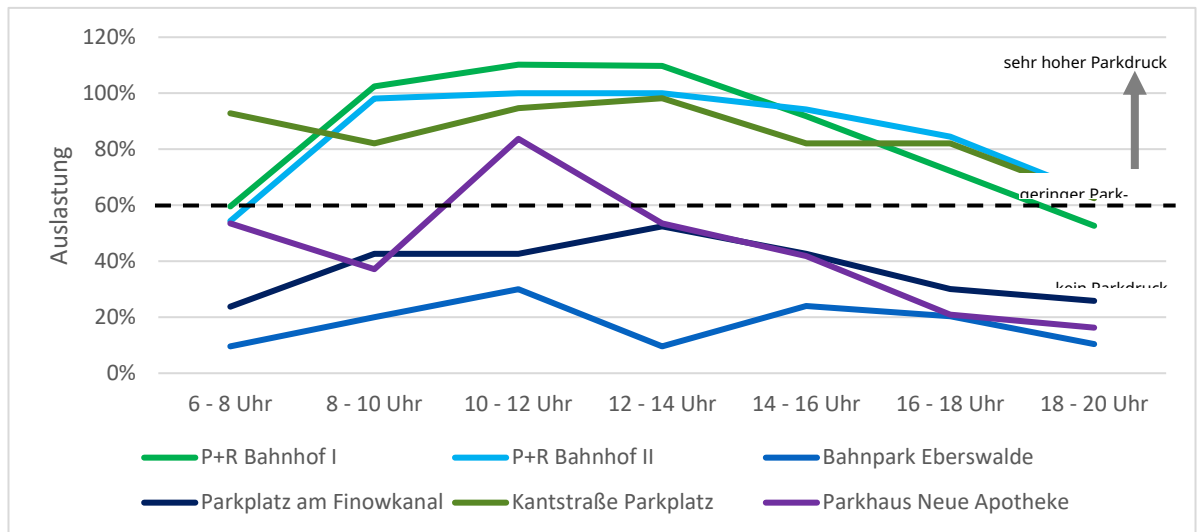


Abbildung 26: Auslastung der Parksammelanlagen in Parkzone C am Normalwerktag

Verstärkerintervalle

Die Abbildung 27 zeigt die durchschnittliche Auslastung beim Straßenparken. Dabei wird ersichtlich, dass die Auslastung weitestgehend konstant bei etwa 60 % bleibt. Bereits zwischen 08:00 Uhr und 08:20 Uhr stellt sich eine hohe Auslastung (77 %) ein, die allerdings danach abflacht. Die Anlage 2.7.1 bis 2.7.12 zeigt die Auslastungen in den Straßenabschnitten des Verstärkerintervalls. Daraus geht hervor, dass die Auslastungen beim Straßenparken über 80 % eher selten sind. Die Ausnahme bildet die Ratzeburger Straße, die um 9:40 Uhr stark frequentiert ist.

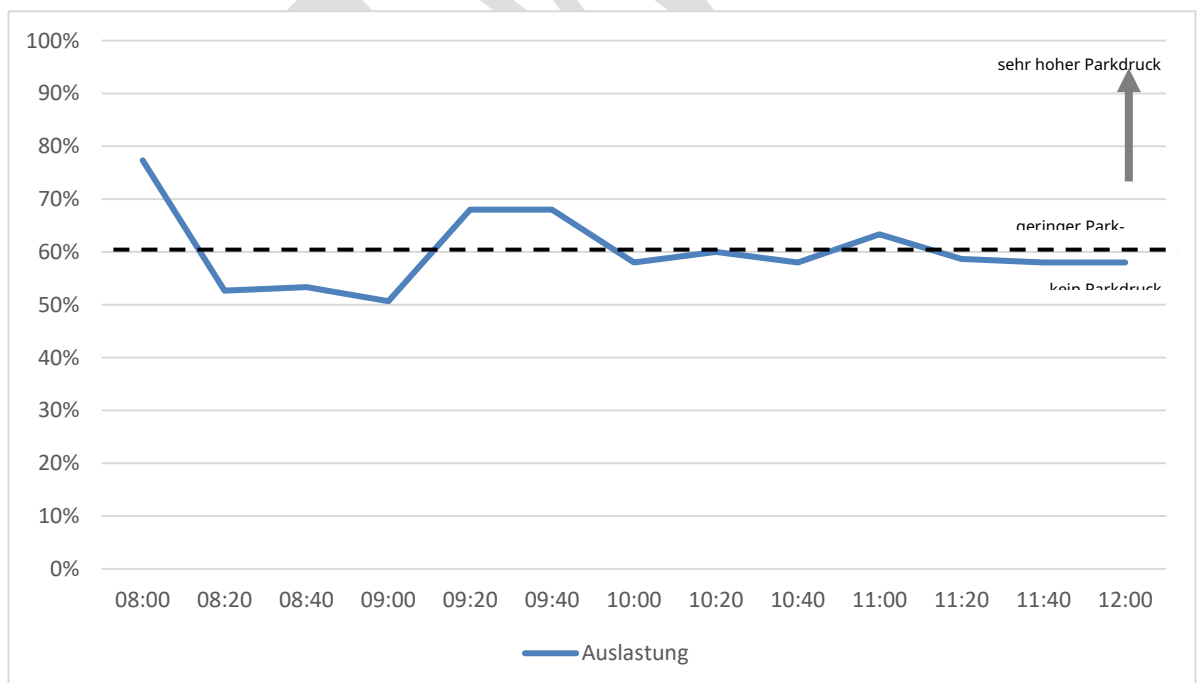


Abbildung 27: Auslastungsverlauf während der Verstärkerintervalle am Normalwerktag

3.2.3.3 Vergleich Behördentag Normalwerktag

Abbildung 28 repräsentiert die Parkplatznutzung im gesamten Untersuchungsgebiet während unterschiedlicher Erhebungsintervalle an einem Behördentag und Normalwerktag.

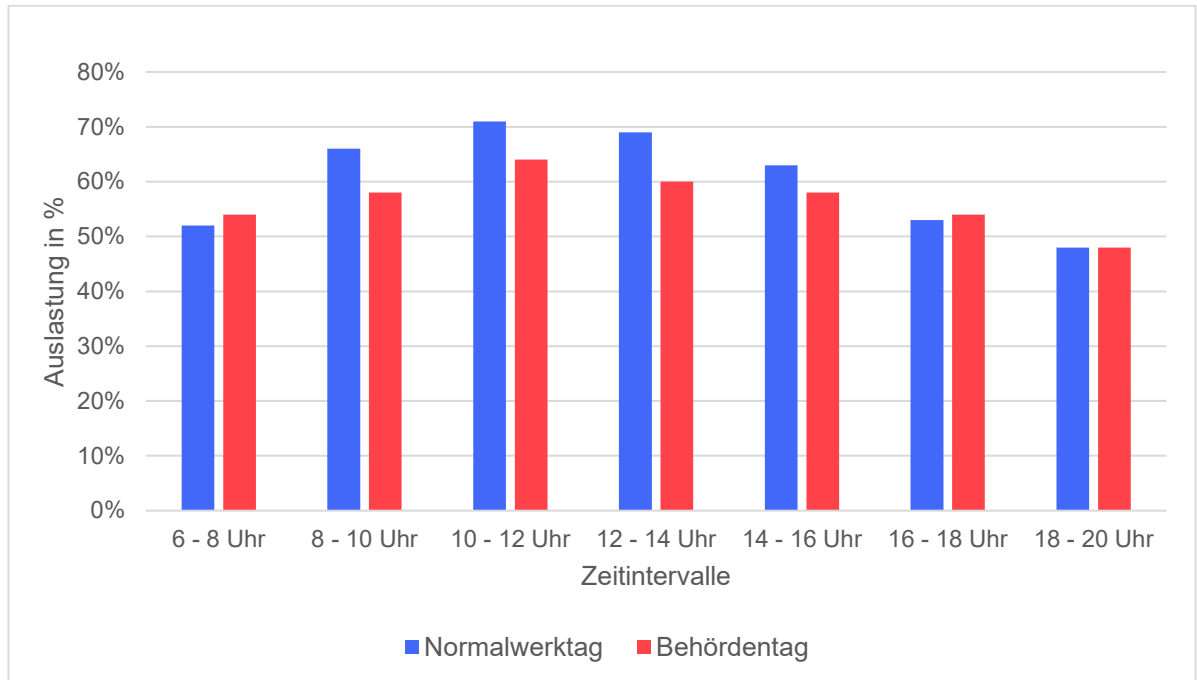


Abbildung 28: Auslastungsgrad nach Intervallen

Auf den ersten Blick zeigt sich, dass die Gesamtnutzung am Normalwerktag tendenziell höher ist. Behördentage weisen eine leicht höhere morgendliche Auslastung auf, während die Auslastung am Normalwerktag in den Mittagsstunden höher ist. Insbesondere zwischen 10:00 und 12:00 Uhr ist eine Spitzenauslastung zu verzeichnen, wobei in diesem Intervall beide Tage die höchste Gesamtnutzung aufweisen. Insgesamt bleibt die Parkplatznutzung im Verlauf jedoch ähnlich.

Ein Blick auf die Auslastungen der Parkzonen aus Kapitel 3.2.3.1 und 3.2.3.2 ermöglicht einen detaillierteren Vergleich. Die Durchschnittsnutzung pro Parkzone variiert ebenfalls zwischen beiden Tagen. An Behördentagen zeigt Parkzone C die höchste durchschnittliche Nutzung, während am Normalwerktag Parkzone B den Spitzenwert erreicht. Interessanterweise bleiben die Muster der Spitzenzeiten für einzelne Parkzonen zwischen den beiden Tagen konsistent: Parkzone A, B und C sind zwischen 10:00 und 12:00 Uhr am stärksten frequentiert.

Im Gegensatz zu vorangegangenen Erhebungen zeigt der Vergleich der Ergebnisse vom Behördentag mit dem Normalwerktag, dass die Parkraumnutzung, anders als zuvor, an Normalwerktagen intensiver und höher ausgelastet ist. Es ist daher denkbar, dass die mittlerweile smartere Verwaltung dazu geführt hat, dass das Besucheraufkommen und damit verbunden die Parkraumnachfrage abnehmen, weil überwiegend Personen mit Terminreservierungen beraten werden.

Im Vergleich auf räumlicher Ebene lässt sich feststellen, dass sich die Parkraumnachfrage bis auf wenige Ausnahmen in den jeweiligen Intervallen ähnelt. An beiden Tagen zeigte sich deutlich, dass

die Stellplatzsammelanlagen in der Nähe des Innenstadtbereichs wie bspw. das Parkhaus Rathauspassage, Parkplatz Finowkanal und Parkdeck an der Schwärze freie Kapazitäten haben.

Die Abweichungen werden in im Folgenden nach Intervallen aufgeführt.

6 – 8 Uhr: Während des Behördentags sind im unmittelbaren Innenstadtbereich mehr freie Parkplätze verfügbar. Dagegen zeigen sich hohe Belegungen in der Goethestraße, Kirchstraße und Friedrich-Ebert-Straße. Zusätzlich erfährt die Stellplatzsammelanlage Kreishaus eine deutlich erhöhte Nachfrage an diesem behördlichen Arbeitstag.

8 – 10 Uhr: Die Parkraumauslastung zeigt an beiden Tagen eine Zunahme in diesem Intervall, obwohl am Behördentag die umliegenden Parkflächen weniger stark nachgefragt werden. Es besteht ein deutlicher Unterschied in den umliegenden Straßen, insbesondere in der Pfeilstraße oder der Friedrich-Ebert-Straße, wo am Normalwerktag ein höherer Parkdruck verzeichnet wird. Im Gegensatz dazu ist am Behördentag im südlichen Teil der Innenstadt, insbesondere in der Erich-Mühsam-Straße und der Schneiderstraße, eine erhöhte Parkplatznachfrage zu verzeichnen.

10 – 12 Uhr: An beiden Tagen innerhalb dieses Zeitintervalls ist der Innenstadtbereich vollständig ausgelastet. Die umliegenden Straßen zeigen am Normalwerktag eine wesentlich höhere Auslastung (insbesondere in der Friedrich-Ebert-Straße, der Schicklerstraße und der Puschkinstraße). Für den Nichtbehördentag stellt dieses Intervall den kritischsten Zeitpunkt dar, da hier der Parkdruck großflächig verteilt ist. Im Vergleich dazu sind am Behördentag die südlichen Straßen, insbesondere die Erich-Mühsam-Straße und der Schneiderstraße, stärker nachgefragt.

12 – 14 Uhr: In diesem Zeitintervall ändert sich der Sachverhalt. Am Behördentag zeigt sich eine deutliche Zunahme der Auslastung sowohl im Innenstadtbereich als auch in den umliegenden Gebieten, darunter in der Erich-Mühsam-Straße, der Schillerstraße, der Pfeilstraße, der Schicklerstraße sowie der Goethestraße und der Steinstraße im Norden. Der Parkdruck ist nun im Vergleich zum Normalwerktag merklich höher. Diese Veränderung geht aus den Gesamtauslastungsdiagrammen aus Kapitel 3.2.3.1 und 3.2.3.2 nicht hervor, da sich der Parkdruck von Zone B nach A verschiebt. Hinsichtlich der Auslastung im Innenstadtbereich und der direkten Umgebung bildet dieses Intervall die kritischste Phase ab.

14 – 16 und 16 – 18 Uhr: Die Auslastung in den umliegenden Bereichen nimmt ab, während sie im direkten Innenstadtbereich auf hohem Niveau verbleibt.

18 – 20 Uhr: Die Auslastung in der Innenstadt entspannt sich, während in den Wohngebieten, insbesondere in der Pfeilstraße, Carl-von-Ossietzky-Straße und den dazugehörigen Querstraßen, der Parkdruck steigt. Die ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Baustelle aus Kapitel 3.2.2 zurückzuführen.

Der Bahnhofsbereich ist an beiden Tagen zwischen 8 Uhr und 16 Uhr stark beansprucht, wohingegen die Stellplatzsammelanlage Bahnpark – Eberswalde kaum ausgelastet ist. Die Stellplatzsammelanlagen der Kreisverwaltung und Marienstraße sind im Zeitraum von 8 bis 16 Uhr kontinuierlich stark ausgelastet, während andere Parkanlagen noch Kapazitäten aufweisen.

3.2.3.4 Nacht

Zwischen den beiden Erhebungstagen wurde zusätzlich die Auslastung der Stellplätze in der Nacht erhoben. Da keine wesentlichen Veränderungen der genutzten Stellplätze zu erwarten war, wurde Nutzung in einem Intervall von 02:00 bis 04:00 Uhr stellvertretend für die Nachfrage in der Nacht dokumentiert.

Die Parkraumauslastung in der Nacht ist aus der folgenden Tabelle 8 zu entnehmen.

Erhebungsintervall Nacht	Parkzone						Summe	
	A		B		C			
Parkraumangebot	1.107		759		1.560		3.426	
02:00 Uhr bis 04:00 Uhr	443	40%	218	29%	883	57%	1.544	45%

Tabelle 8: Auslastung in der Nacht nach Intervallen

Im Nachtintervall wurden im Innenstadtbereich kaum ruhende Fahrzeuge angetroffen. Der ruhende Verkehr verlagerte sich in die Wohnstraßen. Insbesondere die Kantstraße, die August-Bebel-Straße, die Schicklerstraße und die Erich-Mühsam-Straße weisen einen hohen Parkdruck auf. Die Sammelparkanlagen waren alle weniger als 60% ausgelastet. Das zugehörige Kartenmaterial befindet sich in Anlage 2.4.

3.2.4 Illegale Parkvorgänge

Während der Erhebung wurden korrekt abgestellte Fahrzeuge gegenüber Falschparkern unterschieden. Dabei wurde die Art des Verstoßes dokumentiert und das Fahrzeug räumlich und zeitlich verortet. Abbildung 29 vergleicht die Anzahl der festgestellten Verstöße an Behördentagen und Normalwerktagen.

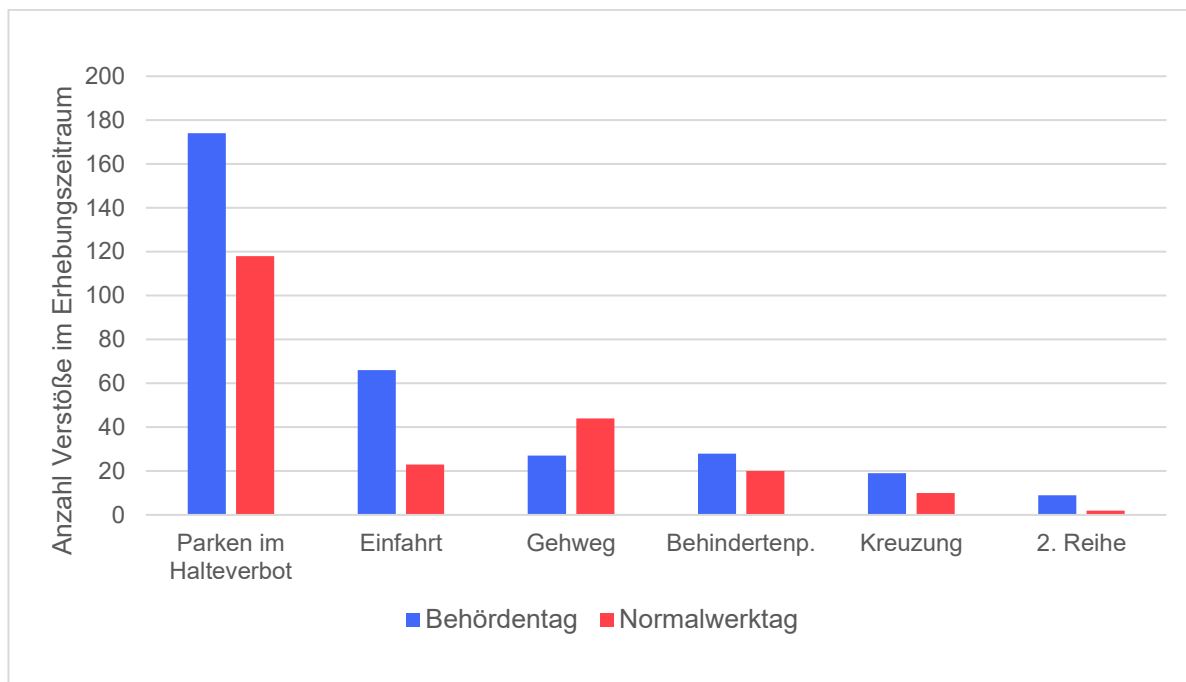


Abbildung 29: Illegale Parkvorgänge nach Art der Parkverstöße

Insgesamt zeigt sich, dass an Behördentagen tendenziell mehr Verstöße gegen Halteverbote begangen werden, wobei die Zahl bei 174 Verstößen im Vergleich zu 118 Verstößen an Normalwerktagen liegt. Auffällig ist auch, dass die Einfahrtregelung an Behördentagen mit 66 Verstößen deutlich häufiger missachtet wird, als an Normalwerktagen mit 23 Verstößen. Der Gehweg wird an Normalwerktagen mit 44 Verstößen im Vergleich zu 27 an Behördentagen häufiger widerrechtlich genutzt.

Die Regelungen für das Parken im Kreuzungsbereich (innerhalb des Bereiches fünf Meter um den Kreuzungsschnittpunkt) und das Parken in der zweiten Reihe verzeichnen insgesamt niedrigere Verstößzahlen. Das Parken auf Radwegen oder vor Haltestellen wurde nicht dokumentiert.

Häufige Verstöße

Im Folgenden soll auf neuralgische Punkte von Falschparkern hingewiesen werden. Eine Kartenübersicht mit markierten Schwerpunkten ist in Anlage 2.8.1 und 2.8.3 zu finden.

Schwerpunkte	Betroffene Straßen	Hinweise
Parken im Halteverbot	- Gerichtsstraße - Karl-Karl-Liebknecht-Straße - Friedrich-Engels-Straße - August-Bebel-Straße - Ruhlaer Straße - Friedrich-Engels-Straße - Carl-von-Ossietzky-Straße - Schillerstraße	Diese Straßen erfordern besondere Aufmerksamkeit vom städtischen Ordnungsamt, um das ordnungsgemäße Parken sicherzustellen.

Parken vor einer Einfahrt	• Töpferstraße • August-Bebel-Straße • P + R Bahnhof I • Parkplatz Rathauspassage	Möglicherweise sind zusätzliche Beschilderungen oder Überwachungsmaßnahmen erforderlich, um diese Bereiche zu schützen.
Parken auf dem Gehweg	• Kirchstraße • Georg-Herweg-Straße • Parkplatz Marienstraße	Hier könnte eine verstärkte Überwachung oder Aufklärungskampagnen zur Sensibilisierung der Fahrer für die Einhaltung der Gehwegregeln erforderlich sein.
Parken im Kreuzungsbereich	• Kirchstraße • Kreuzstraße	Kreuzungsbereiche sollten überprüft werden, ob infrastrukturelle Anpassungen zum Einschränken des Parkens im Kreuzungsbereich möglich sind.
Parken auf einem Behindertenparkplatz	• Blumenwerder Straße • P + R Bahnhof I • Kirchstraße • Salomon-Goldschmidt-Straße • Ruhlaer Straße	Schärfere Überwachung und Strafen sind erforderlich, um sicherzustellen, dass Behindertenparkplätze für berechnete Personen reserviert bleiben.

Tabelle 9: Häufige Parkverstöße

Für das Parken in zweiter Reihe wurden keine Schwerpunkte festgestellt.

Überbelastung & höhere Auslastung durch Falschparker

Bei der Untersuchung der Karten in Abschnitt 3.2.3 fiel auf, dass die Auslastungen einiger Parkseiten oder Sammelanlagen über 100 % lagen. Das bedeutet, dass die Belegung die zuvor ermittelte Kapazität überschritten hat. Dies lässt sich auf illegale Parkvorgänge zurückführen, da diese Fahrzeuge zu den bereits voll ausgelasteten Stellplätzen hinzukommen. Ein exemplarisches Beispiel hierfür ist die Schneiderstraße, die in nahezu allen Intervallen sowohl an Behördentagen als auch an Normalwerktagen eine Auslastung von über 100 % aufwies.

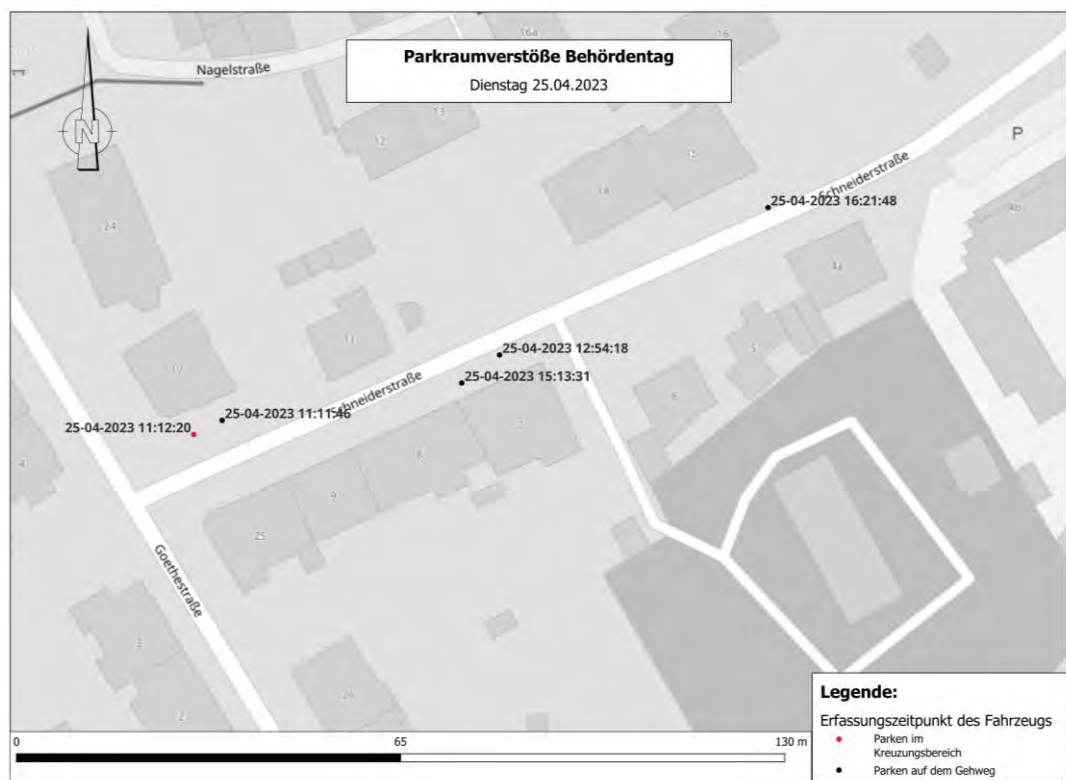


Abbildung 30: Dokumentierte Parkverstöße in der Schneiderstraße

Dies resultiert aus den dokumentierten Verstößen, die auf der Karte in Abbildung 30 dokumentiert worden sind.

Sehr hohe Auslastung in den Parkzonen können nur entstehen, wenn die Kapazitätsgrenzen punktuell überschritten werden. Dies war während der Untersuchung in einzelnen Bereichen zu beobachten. Hoher Parkdruck drückt sich nicht nur dadurch aus, dass Fahrzeuge außerhalb markierter Flächen abgestellt werden, wie es auf den großen Sammelanlagen in der Marienstraße bzw. am Hauptbahnhof regelmäßig zu beobachten war. Während der Erhebung wurde auch beobachtet, dass sich Fahrzeuge in Bereichen mit Parkzeitbegrenzung von zwei Stunden in vier und mehr Intervallen angetroffen wurden. Beispielhaft sei der Abschnitt Eisenbahnstraße zwischen Wilhelmstraße und Ludwig-Sandberg-Straße erwähnt. Hier wurden sieben Fahrzeuge in vier oder mehr Intervallen angetroffen und nur ein Mal wurde eine ungültige Parkuhr erfasst. Dieses Phänomen wurde in der Eisenbahnstraße mehrfach beobachtet.

Fotos über illegale Parkvorgänge gestaffelt nach Art des Verstoßes befinden sich im Anhang.

3.2.5 Fluktuation

In diesem Kapitel soll die Fluktuation der Fahrzeuge analysiert werden, indem die Parkdauer der vorhandenen Fahrzeuge pro Intervall untersucht wird. Dabei wird angenommen, dass ein Fahrzeug, das in aufeinanderfolgenden Intervallen auf derselben Parkseite erfasst wurde, in der Zwischenzeit nicht bewegt wurde. Außerdem wird in dieser Betrachtung nicht zwischen korrekt und

falsch abgestellten Fahrzeugen differenziert, da auf Grund eines zeitlich beschränkten Parkverbots ein gleiches, unbewegtes Fahrzeug in verschiedenen Intervallen als korrekt und als falsch abgestellt erfasst sein kann.

Folgende Kategorien werden unterschieden:

- Dauerparker: Fahrzeug wurde in allen sieben Erhebungsintervallen an gleicher Stelle vorgefunden
- Von Beginn an: Fahrzeug steht ab erstem Intervall bis min. dem Betrachtungsintervall, nicht jedoch bis zum letzten Intervall
- Bis Ende: Fahrzeug steht ab Betrachtungsintervall bis letztes Intervall, nicht jedoch ab dem ersten Intervall
- Kurzzeit: Fahrzeug steht im Betrachtungsintervall, jedoch in keinem benachbarten Intervall
- Langzeit: Fahrzeug steht in Betrachtungsintervall und min. einem benachbarten Intervall, jedoch nicht ab dem ersten oder bis zum letzten Intervall

In der Interpretation der Daten ist zu beachten, dass bedingt durch das Erhebungsdesign eine leichte Unschärfe vorliegt: Auf der einen Seite können einfache Tippfehler während der Erhebung dazu führen, dass ein gleiches, unbewegtes Fahrzeug nicht als solches erkannt wird. Auf der anderen Seite ist es möglich, dass unterschiedliche Fahrzeuge das gleiche Teilkennzeichen tragen und entsprechend als gleiche Fahrzeuge erfasst wurden. Beide Fälle können im Rahmen der Datenplausibilisierung teilweise, jedoch niemals vollständig aufgelöst werden.

Die Abbildung 31 beschreibt die Fluktuation von Fahrzeugen an öffentlichen Stellplätzen an einem Behördentag im zeitlichen Verlauf.

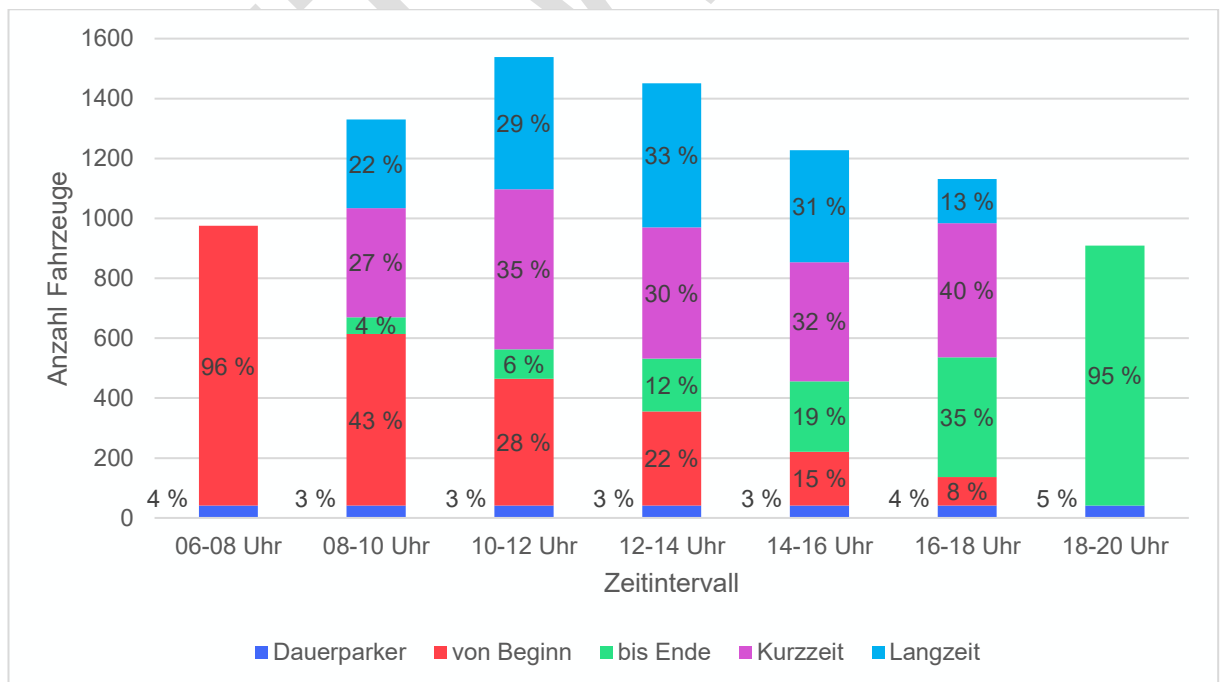


Abbildung 31: Fluktuation am Behördentag

Die Anzahl der Dauerparker beträgt dabei 41 Fahrzeuge, was daraufhin deutet, dass es sich um langfristig genutzte Parkplätze handelt, die von denselben Fahrzeugen besetzt bleiben. Die Anzahl der Kurzzeitparker erreicht zwischen 10 und 12 Uhr mit 534 Fahrzeugen ihren Höchstwert. Die Anzahl der Langzeitparker erreicht zwischen 12 und 14 Uhr mit 481 Fahrzeugen ihren Höhepunkt. Die Auslastungsspitze im Intervall 10 – 12- Uhr deckt sich mit den Ergebnissen aus Kapitel 3.2.3.

Es zeigt sich, dass im öffentlichen Straßenraum nur wenige Dauerparker vorzufinden sind. Scheinbar werden diese Stellplätze kaum zum langfristigen Abstellen genutzt. Die Anzahl der Kurzzeitparker ist um die Mittagszeit am höchsten. Dies lässt sich auf Erledigungen zur Mittagszeit wie Essensabholungen oder Kurzeinkäufe zurückführen. Da es sich um öffentlichen Raum handelt, überschneiden sich hier die Effekte des Quellverkehrs von den Wohnorten und zur Arbeitsstelle oder umgekehrt.

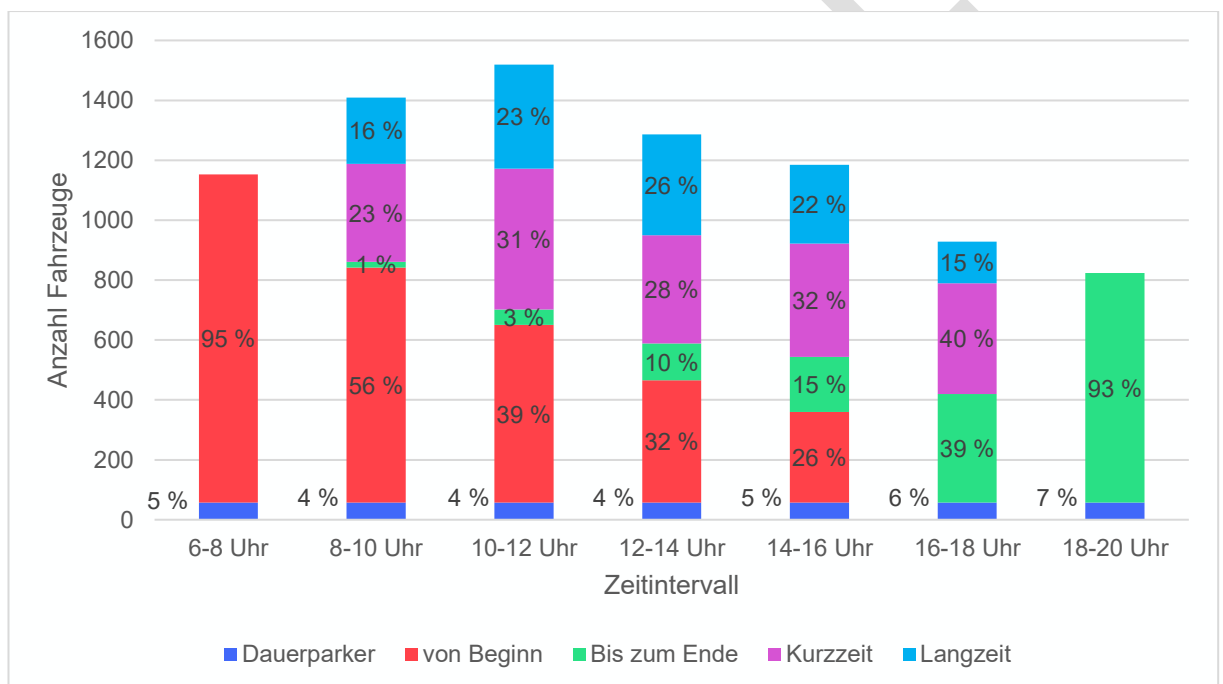


Abbildung 32: Fluktuation am Normalwerktag

Abbildung 32 beschreibt die Fluktuation von Fahrzeugen an öffentlichen Stellplätzen an einem Behördentag im zeitlichen Verlauf.

Die Anzahl der Dauerparker liegt im Vergleich zum Behördentag leicht erhöht bei 57 Fahrzeugen. Die Anzahl der Kurzzeitparker erreicht ebenfalls zwischen 10 und 12 Uhr mit 470 Fahrzeugen ihren Höhepunkt bleibt im Verlaufe des Tages aber auf einem ähnlichen Niveau. Ähnlich verhält sich die Anzahl der Langzeitparker und erreicht zwischen 10 und 12 Uhr mit 347 Fahrzeugen ihren Höchstwert, flacht jedoch gegen Ende stärker ab. Gravierende Unterschiede zum Behördentag lassen sich nicht identifizieren.

Im Folgenden wird die Fluktuation der Stellplatzsammelanlage an der Marienstraße näher betrachtet. Diese Sammelanlage nimmt insofern eine Sonderstellung ein, da sie die einzige zentrumsnahe, gebührenfreie und starknachgefragte Sammelanlage ist.

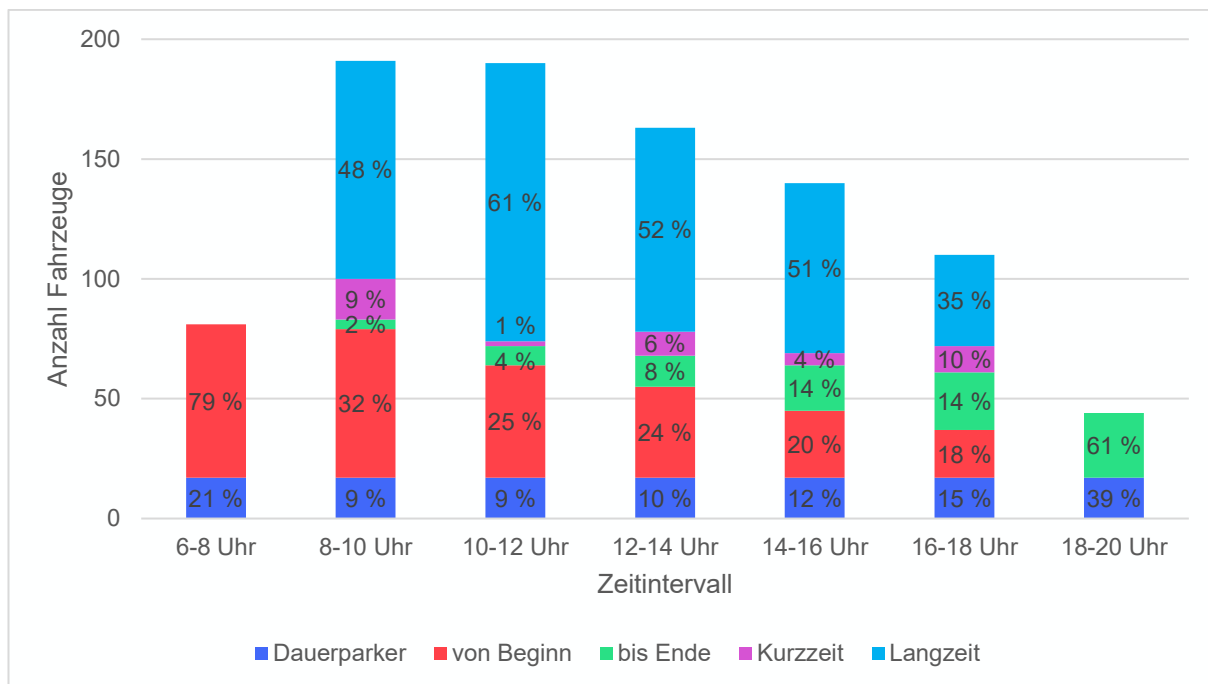


Abbildung 33: Fluktuation an der Marienstraße am Behördentag

Wie in Abbildung 33 ersichtlich sind 20 Fahrzeuge über den Tag als Dauerparker vorzufinden. Kurzzeitparker sind kaum vertreten. Den größten Anteil machen Langzeitparker aus, diese erreichen im Zeitraum 10 Uhr - 12 Uhr ihren Höchstwert. Der Parkdruck ist zwischen 8 Uhr und 10 Uhr am höchsten. Zudem lässt sich feststellen, dass sich der Parkplatz zwischen 8 Uhr und 10 Uhr sprunghaft füllt. Dieser Zustand bleibt bis 14 Uhr konstant und spätestens 18 Uhr sind nur noch Langzeitparker vorzufinden. Ähnlich verhält es sich am Normalwerktag (vgl. Abbildung 34).

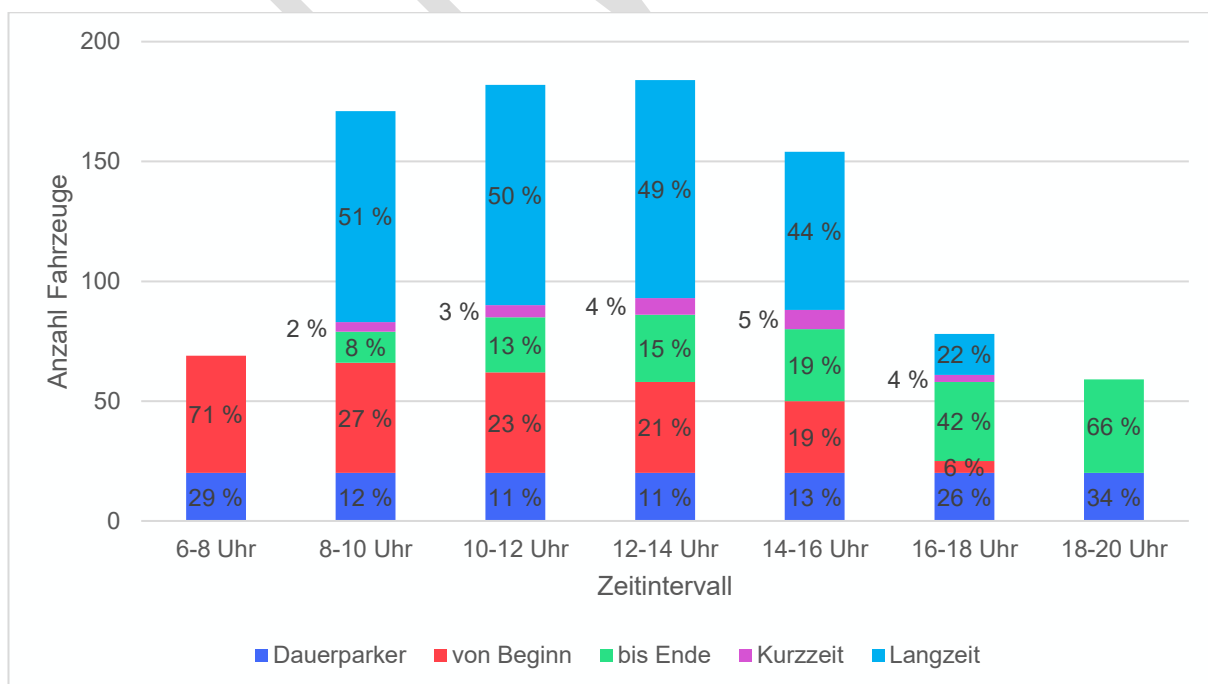


Abbildung 34: Fluktuation an der Marienstraße am Normalwerktag

Verstärkerintervalle

Die Analyse umfasste auch die Untersuchung der Fluktuation in Bezug auf die Verstärkerintervalle. Es wurde erfasst, wie oft ein Fahrzeug auf dem gleichen Stellplatz im jeweiligen 20-Minuten-Intervall angetroffen wurde.

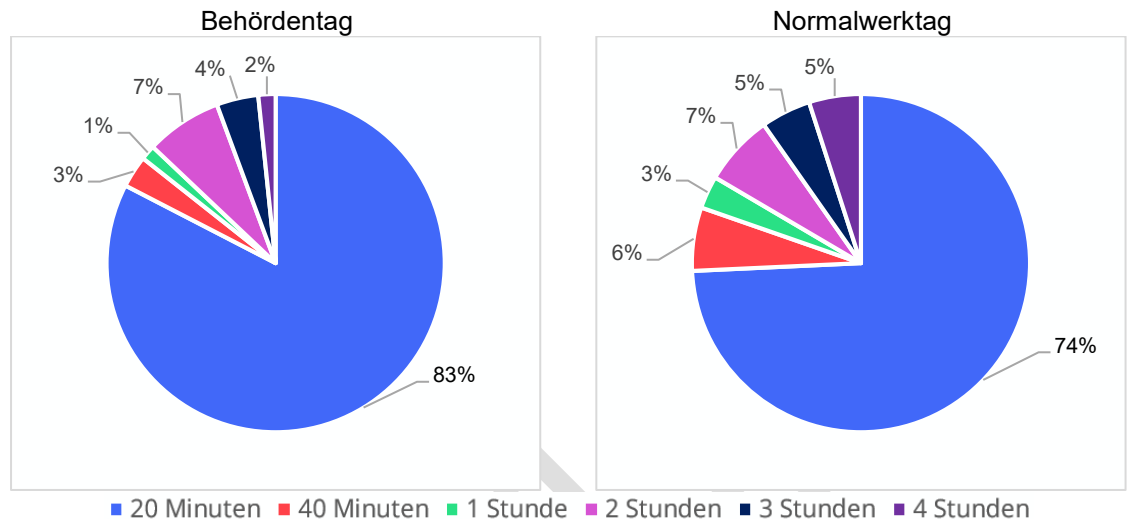


Abbildung 35: Verteilung der Parkdauer beim Verstärkerintervall am Behörden- und Normalwerktag

Die Abbildung 35 zeigt, dass während des Behörden- und Normalwerktags die Mehrheit der parkenden Fahrzeuge eine kurze Parkdauer von 20 Minuten aufweist. Hingegen sind die mittel- und langfristigen Parkdauern (ab 20 Minuten) weniger häufig vertreten. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Brötchentaste vereinzelt missbräuchlich, durch wiederholte Nutzung verwendet wird, um ggf. die Entrichtung einer Parkgebühr zu entgehen. Im Allgemeinen ist die Fluktuation am Behörden- und Normalwerktag vergleichbar, wobei der Anteil der Kurzzeitparker am Behördentag größer ist.

3.3 Erkenntnisse aus der Parkraumerhebung

Die aktuelle Bewirtschaftungsform führt zu starken räumlichen Konzentrationen insbesondere bei Auslastungsspitzen im Innenstadtbereich. Umliegenden Straßen und Parksammelanlagen in Innenstadtnähe nehmen eine Pufferfunktion ein, sollten jedoch weitaus stärker genutzt werden. Die Öffnungszeiten der öffentlichen Verwaltung haben einen geringen Einfluss auf die Auslastung, was dafürspricht, dass andere Quell- und Zielverkehre bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Die deutlich höhere Auslastung in der Tagesmitte zeigt, dass andere Nutzergruppen (etwa Arbeitnehmer, Besucher/Kunden der Geschäfte und Studierende oder Beschäftigte der Hochschule) ebenfalls Parkraum im neuralgischen Punkten nachfragen. Dauerparker sind im öffentlichen Raum kaum anzutreffen. Die Option des Kurzzeitparkens wird in gebührenpflichtigen Bereichen stark nachgefragt. In Auslastungsspitzen erfolgt eine Verschiebung der Parkraumnachfrage von Parkzone B nach Parkzone A.

Aus den Ergebnissen der Erhebung leiten sich folgende Vorschläge ab:

Differenzierte Parkraumbewirtschaftung einführen: Einführung einer differenzierten Parkraumbewirtschaftung, die die spezifischen Bedürfnisse der verschiedenen Stadtbereiche berücksichtigt. Dies könnte variable nachfrageangepasste Tarifstrukturen, zeitliche Beschränkungen oder temporäre Stellplatzfreigaben umfassen. Einschränkung oder Wegfall der Brötchentaste in Auslastungsspitzen um Überlastung, Regelverstöße und Parksuchverkehr zu vermeiden. Prüfung zur verstärkten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Pkw-Verkehr.

Neuaufteilung der Parkzonen: Stärkere Differenzierung der Parkzonen im Innenstadtbereich und Umgebung. Im Innenstadtbereich hohe Parkkosten und kurze Parkdauer. Gestaffelte Abnahme der Gebühren bzw. gestaffelte Erhöhung der Parkdauer mit steigender Entfernung zur Innenstadt.

Nutzung der Parkhäuser verstärken: Für eine bessere Auslastung und effizientere Nutzung der Parksammelanlagen sorgen. Dies könnte durch verbesserte Beschilderung (teildynamisches Parkleitsystem, vorgelagerte Auslastungsanzeigen), digitale Plattformen oder gezielte Kommunikation mit den Nutzern erreicht werden.

Ausgleichsmaßnahmen bei Baustellen: Im Vorfeld vor großen Bauvorhaben Verlagerungseffekte prüfen und gegebenenfalls Ausgleichflächen schaffen beispielsweise durch die Freigabe temporärer Flächen.

Illegale Parkvorgänge enger überwachen: Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und den Verkehrsfluss zu verbessern, sollten Parkverstöße strenger verfolgt und geahndet werden. Eine Übersicht mit Schwerpunkten befindet sich in Kapitel 3.2.4.

Monitoring und Integration von Technologien: Die Erhebung hat neuralgische Punkte aufgezeigt, dies ist jedoch nur eine Momentaufnahme. Mit einem Monitoringsystems können Parkraumauslastungen bspw. mit Schrankensystemen, Bodensensoren etc. kontinuierlich überwacht werden. Mithilfe von intelligenten Parkraummanagementsystemen kann die Parkraumbewirtschaftung in Echtzeit an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Dies ermöglicht eine präzisere Steuerung von Parkressourcen und kann von Auslastungsspitzen entzerren.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Beteiligungsprozesse

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentraler Baustein für die Akzeptanz der Ergebnisse und damit den Erfolg des fortgeschriebenen Parkraumkonzeptes 3.0. Daher wurde von Anfang an ein offener und transparenter Beteiligungsprozess für alle Interessierten garantiert. Bei unterschiedlichen Formaten bestand die Möglichkeit sich bei der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes einzubringen und entsprechende Hinweise und Wünsche mitzuteilen.

Um einen möglichst weiten Blickwinkel zu erhalten und unterschiedliche Erfahrungen berücksichtigen zu können, wurden folgende Veranstaltungsarten vorgenommen:

- Workshops
- Sitzungen im politischen Raum
- Online-Befragungen und Experteninterviews

Die folgende Abbildung stellt einen Zeitstrahl mit den durchgeführten Beteiligungsprozessen während der Bearbeitung dar.



Abbildung 36: Beteiligungsprozesse

Insgesamt wurden vier Öffentlichkeitsveranstaltungen mit folgenden Themen durchgeführt:

1. Workshop: Vorabinformation
2. Workshop: Wo steht Eberswalde?
3. Workshop: Expertisen, Ideen & Hinweise
4. Workshop: Vorstellung der Ergebnisse

In allen Workshops wurde über den aktuellen Bearbeitungsstand der Parkraumkonzeption informiert, Meinungsabfragen mit Mentimeter und Gruppenarbeiten mit anschließenden Diskussionen durchgeführt.

Der erste Workshop diente zunächst der Öffentlichkeit zur Information über die Erstellung eines neuen Parkraumkonzeptes 3.0 und der geplanten Vorgehensweise. Weiterhin wurden im Rahmen der Veranstaltung erste Denkanstöße zur Notwendigkeit der Parkraumlenkung gegeben und ein erstes Stimmungsbild von den Beteiligten zur bestehenden Parksituation abgefragt.



Abbildung 37: 1. Workshop – Vorabinformation

Inhalt des zweiten Workshops war unter anderem die Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Online-Befragung und Experteninterviews sowie die Auswertungen zum bestehenden Parkverhalten. Das Hauptaugenmerk der Veranstaltung lag allerdings bei den Ergebnissen der Parkraumerhebung und der Identifikation neuralgischer stark belasteter Bereiche.



Abbildung 38: 2. Workshop – Wo steht Eberswalde?

Auf Grundlage der Ergebnisse zur bestehenden Parkraumsituation stand der dritte Workshop im Zeichen der Ideenfindung und Herleitung möglicher Maßnahmen. Im Vorfeld der Veranstaltung wurde für das zukünftige Parkraumkonzept ein Leitbild entwickelt und deren Ziele definiert.

Der vierte Workshop bildete den Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligungen, bei dem die Ergebnisse und die konkreten Maßnahmen für das zukünftige Parkraumkonzept 3.0 vorgestellt wurden. Der Schwerpunkt lag auf dem Wohnerparken und dem öffentlichen Parken. Nebenbei wurden die Handlungsfelder Gewerbeparken, Wirtschaft und Einzelhandel, Fahrradparken und Verkehrssicherheit bzw. Barrierefreiheit thematisiert.



Abbildung 39: 4. Workshop – Vorstellung der Ergebnisse

Parallel zu den Workshops wurde auch der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt (ASWU) bei zwei Sitzungen über das Vorhaben informiert und das entwickelte Leitbild abgestimmt.

Darüber hinaus erfolgten Befragungen zur bestehenden Parkraumsituation bzw. Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept in Form einer Online-Befragung für Einwohnende und Besuchende von Eberswalde. Als Stellvertreter der Wirtschaft wurde zudem mit ausgewählten Verbänden, Vereinen oder Gewerbetreibenden separate Interviews geführt. Auch Betreibern von Parkierungseinrichtungen wurden entsprechende Fragebögen zur Beurteilung der Bestandsituation zugesendet und im Rahmen der Konzepterarbeitung sofern möglich berücksichtigt.

4.2 Online-Befragung

Zur Identifikation bestehender Schwachstellen und zukünftiger Wünsche an das neue Parkraumkonzept 3.0 fand vom 31.01.2023 bis zum 20.03.2023 eine Online-Befragung statt. Damit eine möglichst breite Masse der Bevölkerung erreicht werden konnte, wurde die Befragung auf unterschiedliche Weise mehrfach beworben. Dabei wurden Medien wie das Radio, das Amtsblatt und unterschiedliche Kanäle zur Präsenz im Internet (Homepage der Stadt Eberswalde, Social Media) verwendet. Bei der Erstellung der Online-Befragung wurde zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Belange zwischen drei Fragebögen unterschieden. Das ist:

- ein Fragebogen für Einwohnende in Eberswalde,
- ein Aktivitätenfragebogen für Einwohnende und Besuchende in Eberswalde sowie
- ein Fragebogen für Personen mit einem Unternehmen in Eberswalde.

In Abhängigkeit der Wohn- und Geschäftssituation können somit maximal drei, aber mindestens ein Fragebogen, beantwortet und zielgerichtet ausgewertet werden.

Die Auswertung der Befragung hat ergeben, dass insgesamt 1.063 Personen teilgenommen haben, wovon 730 Personen den Fragebogen abgeschlossen haben. Ein Drittel der Teilnehmenden hat demnach den Fragebogen nicht vollumfänglich beantwortet und die Befragung abgebrochen. Für eine einheitliche Aufbereitung der Ergebnisse werden nur die vollständig abgeschlossenen Fragebögen betrachtet. Die folgende Tabelle zeigt die personenbezogenen Daten der Teilnehmenden getrennt nach Einwohnende und Besuchende von Eberswalde.

	Einwohnende	Besuchende	Gesamt
Teilnehmeranzahl	570	160	730
Geschlecht			
männlich	258	59	317
weiblich	304	99	403
divers	8	2	10
Alter			
< 16 Jahre	0	0	0
16 Jahre bis 25 Jahre	64	12	76
26 Jahre bis 45 Jahre	332	89	421
46 Jahre bis 65 Jahre	145	50	195
66 Jahre bis 75 Jahre	22	8	30
> 75 Jahre	7	1	8
im Besitz eines Führerscheins	548	158	706
im Besitz eines Unternehmens	43	7	50

Tabelle 10: Personenbezogene Daten der Einwohnenden und Besuchenden der Stadt Eberswalde

Die Teilnehmenden der Umfrage bestehen demnach zu circa 80 % aus Personen, die in Eberswalde wohnen und zu circa 20 % aus Personen, die Eberswalde regelmäßig besuchen. Des Weiteren zeigt die Tabelle, dass circa 55 % der Teilnehmenden dem weiblichen Geschlecht und circa 44 % dem männlichen Geschlecht zuzuordnen sind. Circa 1 % ist divers geschlechtlich.

Die am stärksten vertretene Altersgruppe sind mit circa 58 % Teilnehmende im Alter zwischen 26 Jahren und 45 Jahren. Es folgen die Altersgruppe zwischen 46 Jahren und 65 Jahren mit circa 27 % und die Altersgruppe zwischen 16 Jahren und 25 Jahren mit circa 10 %. Das bedeutet, dass circa 95 % der, an der Umfrage beteiligten Personen, zwischen 16 Jahren und 65 Jahren sind und der überwiegend erwerbsfähigen Bevölkerungsschicht zuzuordnen sind. Weiterhin haben 97 % der Teilnehmenden angegeben einen Führerschein zu besitzen. Von insgesamt 730 Teilnehmenden besitzen zudem 50 Personen ein Unternehmen in Eberswalde.

Das folgende Diagramm stellt die prozentuale Häufigkeit der durch die Teilnehmenden am häufigsten genutzten Verkehrsmittel für Wege in Eberswalde dar.

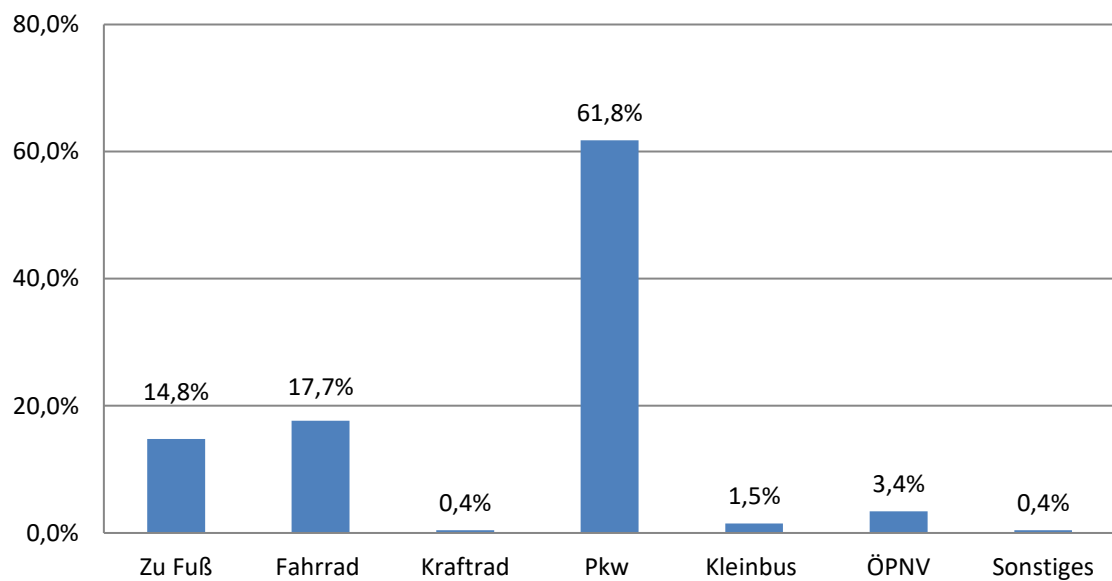
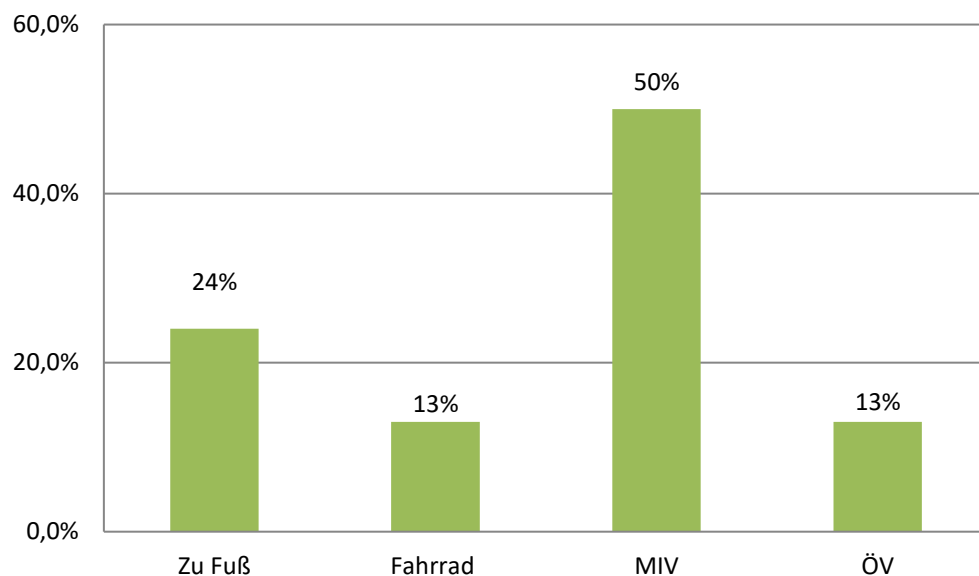


Abbildung 40: Häufigsten genutzten Verkehrsmittels in Eberswalde

Demnach zeigt sich, dass die Mehrheit der Befragten mit circa 62 % den Pkw in Eberswalde nutzen, wohingegen circa 18 % ihre Wege am häufigsten mit dem Fahrrad und circa 15 % ihre Wege am häufigsten zu Fuß zurücklegen. Der Anteil der Nutzer des öffentlichen Verkehrs war nach Angabe der Befragten mit circa 3,4 % sehr gering.

Das folgende Diagramm stellt die Ergebnisse des Systems repräsentativer Verkehrsbefragung von 2018 dar, die das Mobilitätsverhalten in Städten in regelmäßigen Abständen analysieren und mit anderen deutschen Städten vergleichen.³



³ Mittlerweile liegen die aktuellen SrV-Daten von 2023 mit folgenden Verkehrsmittelanteilen vor:
31 % zu Fuß - 12 % Fahrrad – 44 % MIV – 12 % ÖV

Abbildung 41: Verkehrsmittelanteil für Eberswalde nach dem SrV 2018

Der Vergleich der Ergebnisse der SrV zu den Ergebnissen der Online-Befragung zeigen tendenziell vergleichbare Ergebnisse, sodass die Teilnehmenden das ortsspezifische Mobilitätsverhalten mehrheitlich widerspiegeln. Jedoch haben in der Online-Befragung mehr Teilnehmende angegeben den motorisierten Individualverkehr zu nutzen, was darauf zurückzuführen, dass die Thematik vordergründig die Belange der Pkw-Fahrer betrifft. Der Anteil der zu Fuß Gehenden oder der Nutzenden des öffentlichen Verkehrs liegt bei den Teilnehmenden der Online-Befragung jeweils ca. zehn Prozentpunkte unterhalb der Verkehrsmittel vom SrV.

Aufbauend sollten die Teilnehmenden außerdem den häufigsten Grund zur Nutzung des ausgewählten Verkehrsmittels in Eberswalde angeben. Maßgebend ist hierbei der Einkauf/ Dienstleistung mit circa 50 % bzw. die Arbeit/ Bildung mit circa 34 %. Die übrigen Gründe wie Freizeit oder Holen und Bringen liegen mit Werten von 8 % bis 5 % nah beieinander.

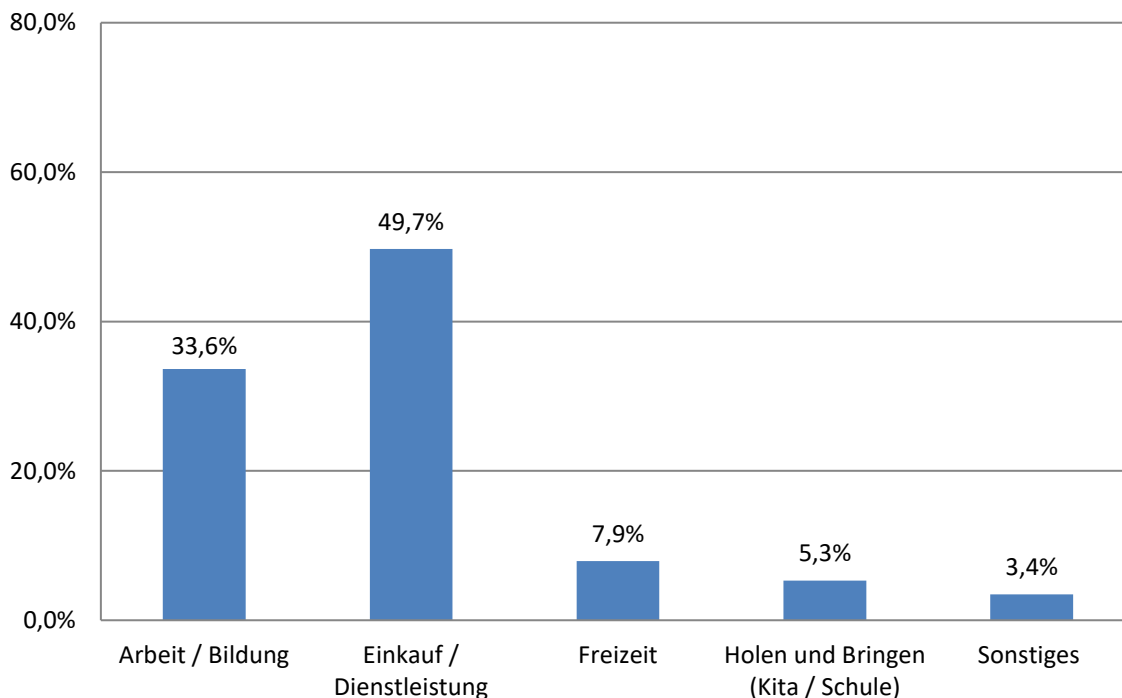


Abbildung 42: Häufigster Grund der zurückgelegten Wege innerhalb von Eberswalde

Auf die Frage hinsichtlich der Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit zum Abstellen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum haben die Auswertungen über alle Fragebögen hinweg vergleichbare Ergebnisse gezeigt. Demnach wird ersichtlich, dass die Mehrheit mit circa 36 % bis 41 % in den Fragebögen mit der Parksituation unzufrieden ist. Demgegenüber ist die zweithäufigste Antwort, dass die Teilnehmenden mit der Parksituation zufrieden sind. Die folgende Tabelle zeigt die prozentuale Häufigkeit der Antwortmöglichkeiten in Abhängigkeit der Fragebögen.

Wie zufrieden sind Sie mit der Parksituation zum Abstellen von Kraftfahrzeugen im Umfeld Ihres Wohnortes/ Zielortes/ Unternehmens?				
am Wohnort	16 %	33 %	36 %	15 %
bei Aktivitäten	6 %	39 %	38 %	17 %
am Unternehmen	7 %	31 %	41 %	21 %
Antwortmöglichkeiten	sehr zufrieden	zufrieden	unzufrieden	sehr unzufrieden

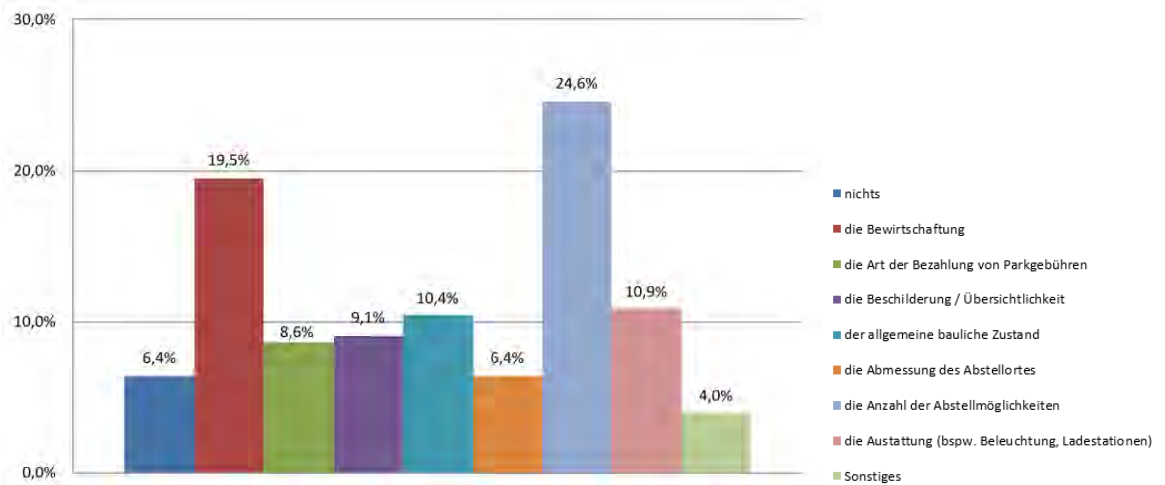
Tabelle 11: Zufriedenheit / Unzufriedenheit in Abhängigkeit der Fragebögen

Die Tabelle zeigt, dass die Anteile der sehr zufrieden bzw. zufriedenen Personen gegenüber den Anteilen der unzufriedenen bzw. sehr unzufriedenen Personen nahezu ausgeglichen sind. Mit Blick auf den Wohnort besteht ein Verhältnis von 49 % zu 51 % und bei Aktivitäten ein Verhältnis von 45 % zu 55 %. Der höchste Unterschied besteht der Ansicht nach bei Personen mit Unternehmen, die zu 62 % mit der Parksituation unzufrieden oder sehr unzufrieden sind.

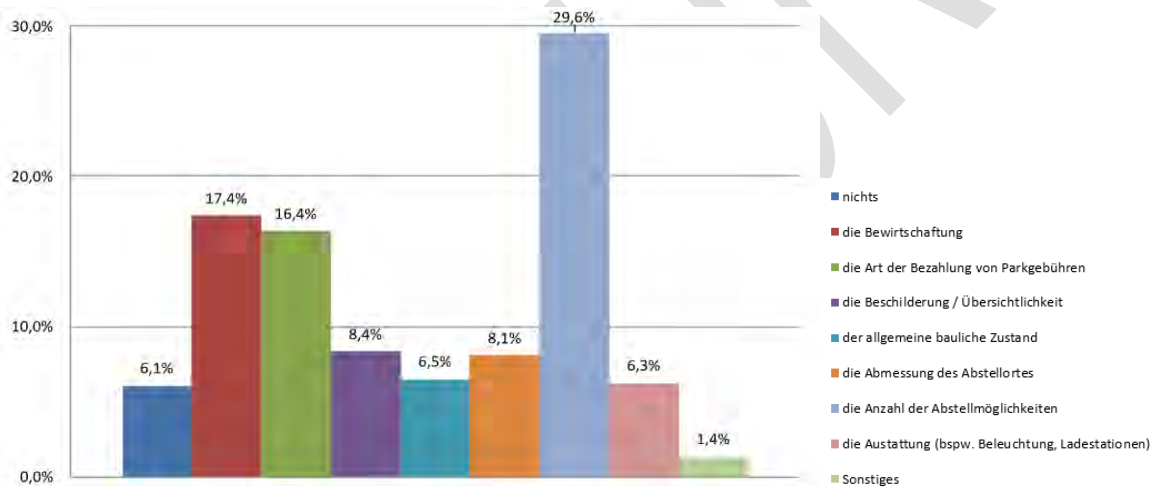
Auf die Frage hin, was nach den Einschätzungen der Teilnehmenden beim Parken von Kraftfahrzeugen verbessert werden sollte, variierten die Antworten der Interessensgruppen (Einwohnende, Besuchende, Personen mit Unternehmen) teilweise. Die folgende Abbildung zeigt die prozentuale Häufigkeit der Antwortmöglichkeiten in Abhängigkeit der Fragebögen.

Was sollte Ihrer Einschätzung nach beim Parken von Kraftfahrzeugen im Umfeld Ihres Wohnortes bzw. Zielortes verbessert werden (Mehrfachnennungen möglich)?

am Wohnort



bei Aktivitäten



am Unternehmen

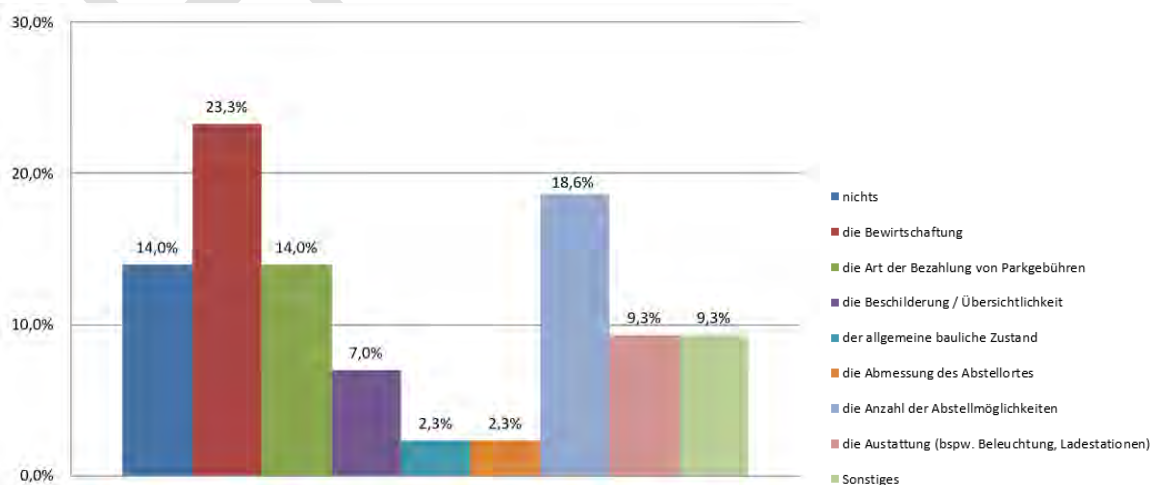


Tabelle 12: Verbesserungsvorschläge zum Abstellen von Kraftfahrzeugen in Abhängigkeit der Fragebögen

Anhand der obigen Tabelle 12 wird offensichtlich, dass zu den zwei häufigsten Verbesserungsvorschlägen der Fragebögen die Anzahl der Abstellmöglichkeiten und die Bewirtschaftung genannt wird. Die Teilnehmenden wünschen sich demnach in allen Fragebögen mit größer 80 % mehr Abstellmöglichkeiten und im Hinblick auf die Bewirtschaftung eine höhere Höchstparkdauer als die aktuelle Begrenzung von 2 Stunden (Parken mit Parkscheibe). Die dritthäufigste Antwort über alle Fragebögen hinweg ist die Art der Bezahlung, die nach Ansicht der Teilnehmenden zeitgemäßer umgesetzt werden sollte. Gewünscht wird vor allem die Möglichkeit nach digitalen Parktickets mit der Kombination von bargeldlosem Bezahlen (Handyticket). Auch die Bezahlung mit Kreditkarte sehen die Teilnehmenden als eine wesentliche Verbesserung an.

Zum Abschluss der Online-Befragung wurde den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben ihre Wünsche und weitere Hinweise mitzuteilen. Auf die Frage „Was wünschen Sie sich vom zukünftigen Parkraumkonzept in Eberswalde?“ wurden zunächst Antwortmöglichkeiten vordefiniert. Die Ergebnisse zeigt die Abbildung 43.

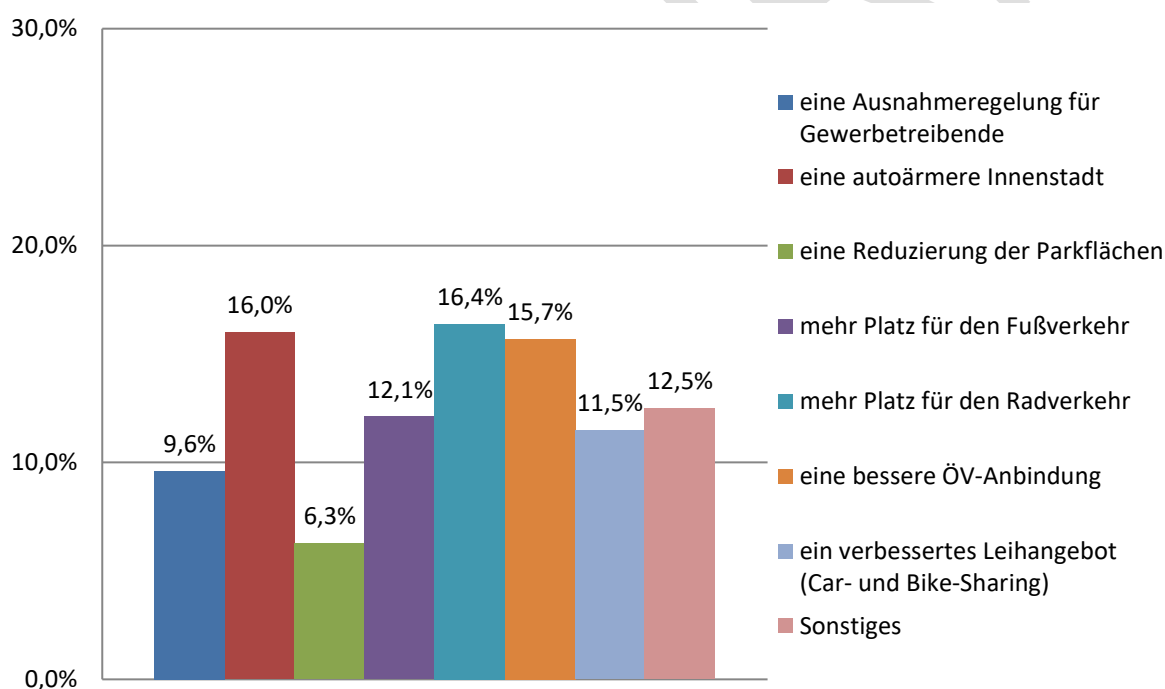


Abbildung 43: Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept (mit vordefinierten Antwortmöglichkeiten)

Anhand der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten (Mehrfachnennungen möglich) wird offensichtlich, dass die Teilnehmenden mit 16 % eine autoärmere Innenstadt wollen und zukünftig der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) gestärkt werden soll. Im Hinblick auf den Umweltverbund gaben jeweils circa 16 % an, dass sie sich zukünftig mehr Radverkehrsanlagen und ein besseres ÖPNV-Angebot wünschen. Außerdem möchten jeweils circa 12 % der Befragten mehr Platz für den Fußverkehr bzw. ein verbessertes Sharing-Angebot.

Darüber hinaus hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit weitere Wünsche/ Anmerkungen und Hinweise in einem Freitext zu geben. Zur Übersichtlichkeit wurden diese Texte kategorisiert und vereinheitlicht. Die fünf am häufigsten genannten Kategorien sind:

1. Erhöhung der Anzahl von Abstellmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr (14 %)
2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt (13 %)
3. Anpassung der Höchstparkdauer (11 %)
4. Verbesserung der Anbindung des ÖPNV (11 %)
5. Reduzierung der Parkgebühren bzw. Erhöhung der Anzahl von kostenfreien Parkständen (9 %)

Am häufigsten genannt wurde demnach der Wunsch nach mehr Abstellmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr. Zur Realisierung dessen und zur Vermeidung zusätzlicher Flächeninanspruchnahmen wurden größere Parkierungseinrichtungen (bspw. Parkhäuser, Parkplätze), auch außerhalb der Innenstadt als P+R-Parkplatz vorgeschlagen. Darüber hinaus besteht auch der Wunsch nach einem ausreichenden Parkraumangebot für Besuchende.

Wie auch schon aus der Abbildung 43 ersichtlich geworden ist, zeigen auch die Auswertungen der Freitexte den Wunsch nach einer höheren Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Eberswalde. Seitens der Befragten wird eine Reduzierung der Abstellmöglichkeiten begrüßt. Die freigewordenen Flächen können dann dem Aufenthalt oder zur Trennung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bspw. zur Separierung von Geh-/ und Radweg genutzt werden.

Weitere Optimierungen des bestehenden Parkraumkonzeptes sehen die Befragten bei der Anpassung der Höchstparkdauer, die aktuell mit 2 Stunden (Parken mit Parkscheibe) mehrheitlich als zu gering angesehen wird. Vor allem Erwerbstätige sehen hier Handlungsbedarf.

Des Weiteren besteht der Wunsch nach dem Ausbau des ÖPNV-Netzes und der Verdichtung der Taktzeiten. Seitens der Teilnehmenden wird zudem eine Reduzierung der Parkgebühren bzw. stellenweise kostenfreie Parkstände gewünscht.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Online-Befragung keine repräsentative Umfrage für ganz Eberswalde darstellt, aber unter Berücksichtigung der hohen Beteiligung ein gutes Meinungsbild liefert. Die Umfrage hat gezeigt, dass bei den Teilnehmenden eine häftige Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit bestehen und hinsichtlich der Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept stellenweise Widersprüche vorhanden sind. So besteht bspw. auf der einen Seite der Wunsch nach einer Erhöhung der Abstellmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr und andererseits der Wunsch zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Stärkung des Umweltverbundes, wenn bestehende Parkflächen entfallen. Im Rahmen der Bearbeitung gilt es die entsprechenden Hinweise zu sammeln und bestmöglich bei der Konzeption zu berücksichtigen.

4.3 Experteninterviews mit Vertretern der Wirtschaft

Neben der Online-Befragung wurden im Mai und Juni 2023 Befragungen mit ausgewählten Vertretern der Wirtschaft durchgeführt. Im Rahmen des Experteninterviews wurde den Vertretern die Möglichkeit gegeben, die bestehende Parkraumsituation zu bewerten und Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept mitzuteilen. Teilgenommen haben folgende:

- Stadtverein Eberswalde
- Camilla Hauskrankenpflege und Beratungsgesellschaft mbh
- Handwerkskammer Frankfurt (Oder) Region Ostbrandenburg Kreishandwerkerschaft Barnim
- WHG Wohnungsbau- und Hausverwaltungs-GmbH
- Kulturamt Eberswalde
- Stadtbibliothek Eberswalde

Die gegenwärtige Parksituation wurde als mittelmäßig (4 Nennungen) bezeichnet, wobei man meist nach ein bis zwei Blockumfahrungen eine Abstellmöglichkeit findet. In diesem Zusammenhang scheint die Parksituation für Mitarbeitende angespannt (3 Nennungen) zu sein, sodass stellenweise Parkdruck besteht. Gleichzeitig wird aber auch mitgeteilt, dass weiträumige Alternativen (gebührenfrei und gebührenpflichtig) vorhanden sind. Ausreichend empfindet man hingegen die Höchstparkdauer für Kunden und die Anzahl der Abstellanlagen für den Radverkehr (3 Nennungen).

Der häufigste Wunsch an das zukünftige Parkraumkonzept sind Parksondergenehmigungen für Gewerbetreibende (4 Nennungen) und eine große innenstadtnahe und bestenfalls kostenfreie Parkierungseinrichtung (3 Nennungen). Außerdem soll die Innenstadt autoärmer werden und so ein Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität geleistet werden. Aus einem Experteninterview geht außerdem hervor, dass man prinzipiell einem Wegfall von Abstellmöglichkeiten und der Einführung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt eher kritisch gegenübersteht.

4.4 Befragung von Stellplatzbetreibern

Im Zuge der Online-Befragung und der Experteninterviews wurden auch den Betreibern von Parkierungseinrichtungen vorgefertigte Fragebögen zugeschickt, die die Parksituation auf den eigenen Sammeleinrichtungen bewerten sollten. Die Rückmeldungen haben ergeben, dass von den öffentlich frei zugänglichen Parkierungseinrichtungen bereits mehr als die Hälfte der Stellplätze dauerhaft vermietet sind. Eine Parkierungseinrichtung ist hingegen nur für Dauermieter zugänglich und schon jetzt nahezu komplett ausgelastet. Auch die anderen Betreiber haben mitgeteilt, dass die Parkierungseinrichtungen von Montag - Freitag durchweg mittel bis hoch ausgelastet sind. Dadurch ist der Betrieb der Parkierungseinrichtungen nach Angaben der Betreiber auch kostendeckend. Mit dem bestehenden Parkraumbewirtschaftungskonzept ist man weder zufrieden noch unzufrieden. Es besteht jedoch zukünftig der Wunsch nach einem (teil-)dynamischen Parkleitsystem und der Erweiterung der Bewirtschaftungszone in Richtung Westend.

4.5 Sonstige Hinweise

Durch die Mitwirkung der Öffentlichkeit während der Workshops konnten vielzählige weitere Hinweise und Wünsche bei der Parkraumkonzeption berücksichtigt werden. So hat beispielsweise bereits die erste Mentimeter-Umfrage des 1. Workshops gezeigt, dass mit dem neuen Parkraumkonzept eine gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raums (14 Nennungen) erfolgen soll und der Stadtraum eine höhere Priorität als der Parkraum hat (7 Nennungen). Im Allgemeinen soll hierbei eine Gleichberechtigung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln verfolgt werden bzw. kein Verkehrsmittel bevorzugt werden. Insbesondere die umweltfreundlichen und „schwächeren“ Verkehrsmittel (bspw. durch separate Verkehrsanlagen, Abstellmöglichkeiten etc.) sollen stärker ins Blickfeld rutschen. Im Hinblick auf die angestrebte Gleichberechtigung sind auch die Parkgebühren zu den bestehenden ÖV-Ticketpreisen zu überprüfen.

Ein weiterer Aspekt ist, dass vielzählige Stellplätze auf dem Privatgelände ungenutzt bleiben. Maßgebend hier sind vermutlich die monatlichen Stellplatzgebühren, die oberhalb der derzeitigen Gebühren von Bewohnerparkausweisen (30,70 €/ Jahr) liegen. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme zur Schaffung neuer Abstellmöglichkeiten wurde mitunter abgelehnt. Vielmehr sollen die vorhandenen Abstellmöglichkeiten intensiver genutzt werden. Eine Möglichkeit stellt hierbei auch die Einbindung von Supermarktparkplätzen oder Parkhäusern außerhalb der Öffnungszeiten dar.

Darüber hinaus hat die Parkraumerhebung gezeigt, dass im Umfeld des Hauptbahnhofes ein hoher Parkdruck besteht, der sich nach Informationen von Anwohnern in Richtung Westend verlagert. Auch die Auswertung der Parkverstöße hat gezeigt, dass in der Schöpfungstraße, Steinfurter Straße und Drehnitzstraße eine hohe Anzahl an Falschparkern erfasst wurden. Mutmaßlich sind diese auf den Nutzungskonflikt von Pendlern und Anwohner zurückzuführen, weswegen vermehrt der Wunsch zur Ausweitung der Bewirtschaftungszone in Richtung Westen besteht.

Mit Blick auf mobilitätseingeschränkte Personen wurde festgestellt, dass innerhalb der Bewirtschaftungszone viel Behindertenstellplätze vorhanden sind, diese allerdings nicht richtlinienkonform ausgebildet wurden. So ist bspw. die Mehrzahl der Behindertenstellplätze in Längsrichtung angelegt, was dazu führt, dass Rollstuhlfahrer unter Nutzung der Fahrbahn ein- und aussteigen müssen. Ferner stellen die bestehenden Oberflächenbeschaffenheiten und Zuwegungen eine Erschwernis dar.

Zu guter Letzt sind zudem im Rahmen der Parkraumkonzeption Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr zu berücksichtigen. Vor allem Lastenräder erfreuen sich zunehmend großer Beliebtheit, die hinsichtlich ihrer Abmessungen andere Anforderungen zum Abstellen, als konventionelle Fahrräder bedürfen.

5 Problemstellung und Entwicklung eines Leitbildes

5.1 Problemstellung

Parkraummanagement ist ein zentrales Instrument für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt von morgen. Es umfasst nicht nur das reine Parken, sondern auch die zeitliche und räumliche Steuerung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage. Neben dem Umdenken zur Verkehrswende spielen dabei auch städtebauliche Maßnahmen eine wichtige Rolle, um so eine lebenswertere und zukunftsfähigere Stadt zu schaffen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, falsche Anreize, wie die Förderung von Pkw-Kurzstreckenfahrten zu unterbinden und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu stärken. Durch die bestehenden sehr großen Parkzonen haben Besitzer von Bewohnerparkausweisen gegenwärtig die Möglichkeit ihr Fahrzeug nicht nur im unmittelbaren Wohnumfeld abzustellen, sondern ggf. auch bei der Arbeit, beim Einkaufen oder bei Freizeitaktivitäten. Das widerspricht dem Kerngedanken von Bewohnerparkausweisen.

Neben den großen Bewirtschaftungszonen schafft auch die „Brötchentaste“, die im monetären Bereich ein kostenfreies Abstellen für die ersten 20 Minuten sicherstellt, falsche Anreize bzw. führt zu einer Ungleichberechtigung zu anderen Verkehrsmitteln, wie bspw. ÖV-Nutzern. Autofahrenden wird mit der „Brötchentaste“ die Möglichkeit gegeben kurze und schnelle Wege mit den Kraftfahrzeugen zurückzulegen und den öffentlichen Raum unentgeltlich zu nutzen. Dadurch wird zunehmend mehr Verkehr induziert und der öffentliche Raum, der ein knappes und wertvolles Gut darstellt, immer mehr durch den ruhenden Verkehr beschlagnahmt. Diesbezüglich muss der Parkraum bedarfsgerecht gesteuert und den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gleichermaßen Beachtung geschenkt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass Stadtraum einen Lebens- und Aufenthaltsraum darstellt, der auch vor Verschmutzung (Luft, Lärm) geschützt werden sollte.

Das gegenwärtige Parkraumkonzept besteht zudem mittlerweile mehr als 9 Jahr ohne jegliche Anpassungen der Parkgebühren im öffentlichen Raum. Auch die Gebühren für Bewohnerparkausweise sind seit dem Jahr 2011 unverändert und auf maximal 30,70 € / Jahr festgesetzt. Mitte 2020 wurde diese Obergrenze vom Bundestag und Bundesrat aufgehoben, wodurch Städte und Kommunen mittlerweile die Gebühren für Bewohnerparkausweis anpassen können, um so kostendeckender arbeiten zu können.

Recherchen haben ergeben, dass die durchschnittlichen Kosten eines privaten Stellplatzes in Eberswalde bei ca. 30,00 € / Monat bzw. 360,00 € / Jahr liegen. Somit besteht zwischen der privaten Stellplatznutzung und der Nutzung des öffentlichen Raums ein hohes Ungleichgewicht (Faktor 12). Angesichts dessen ist es naheliegend, dass vor allem der öffentliche Parkraum von Anwohnern stärker nachgefragt wird als der private Parkraum. Auch die Ergebnisse der Parkraumerhebung haben in der Innenstadt von Eberswalde ein vergleichbares Bild offenbart, indem vordergründig der öffentliche Straßenraum beparkt wird und hoch ausgelastet ist. Im Vergleich dazu weisen die Parkierungseinrichtungen oftmals freie Kapazitäten auf.

Die raumstrukturellen Entwicklungen haben zudem gezeigt, dass innerhalb der Bewirtschaftungs- zonen mehrere Baumaßnahmen in Betracht gezogen werden, die zu einer erhöhten Parkraum- nachfrage bzw. auch zur Verdrängung/ Verlagerung des ruhenden Verkehrs führen können. Dadurch können zukünftig Parkzonenerweiterungen ggf. notwendig werden.

5.2 Ziele und Handlungsfelder

Im Rahmen der Befragungen und der Workshops wurden vielzählige Hinweise und Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept übermittelt. Die folgende Abbildung zeigt eine entsprechende Stichwortsammlung.



Abbildung 44: Wünsche an das zukünftige Parkraumkonzept (Freitext)

Aufbauend auf den Wünschen der Öffentlichkeit, der Problemstellung und den überschneidenden Konzeptionen wie bspw. den Mobilitätsplan 2030+ und dem RNK Eberswalde wurden zur Erstellung des Parkraumkonzeptes Handlungsfelder entwickelt und im politischen Raum bei dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt vorgestellt und diskutiert. Die Zieldiskussion setzt sich insgesamt aus einem Slogan mit Einleitungstext und vier Handlungsfeldern zusammen. Dabei stellt der Parkraum als Bestandteil des Verkehrsraums auch ein Teil des Stadtraums dar, der aufgrund seiner zwangsläufigen Limitierung gerecht verteilt werden muss. Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Ziele und Handlungsfelder und deren Einordnung im Kontext zum Stadtraum.

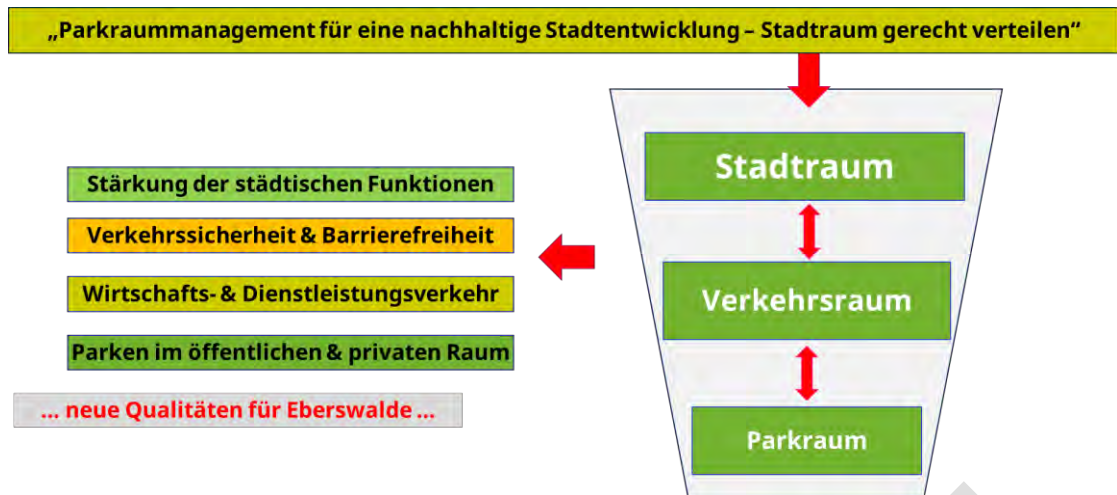


Abbildung 45: Übersicht der Ziele und Handlungsfelder

Der Slogan der Ziele und Handlungsfelder lautet:

„Parkraummanagement für eine nachhaltige Stadtentwicklung – Stadtraum gerecht verteilen.“

Mit dem Instrument des Parkraummanagements wird eine zielgerichtete Parkraumbeeinflussung und -steuerung in der Innenstadt von Eberswalde beabsichtigt, um eine zukunftsorientierte Mobilität zu gewährleisten. Dabei muss das wertvolle Gut des öffentlichen Stadtraumes neu bewertet und unter Berücksichtigung aller Nutzergruppen effektiv und bedarfsgerecht aufgeteilt werden. Veränderte Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr können nachhaltige Verkehrsarten fördern und die Aufenthaltsqualität und die Funktionalität der Innenstadt erhöhen.

In diesem Zusammenhang sind die Handlungsfelder „Stärkung der städtischen Funktionen“, „Verkehrssicherheit & Barrierefreiheit“, „Wirtschafts- & Dienstleistungsverkehr“ sowie „Parken im öffentlichen & privaten Raum“ zu berücksichtigen.

Stärkung der städtischen Funktionen

Mit der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung, der stärkeren Einbindung privater Stellplätze und eines optimierten Parkleitsystems wird eine gleichmäßige Parkraumauslastung und eine Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt von Eberswalde beabsichtigt. Gleichzeitig soll der öffentliche Parkraum stärker entlastet und anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Die neuen Freiflächen bieten die Möglichkeit den Umweltverbund zu stärken bzw. die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Durch gezielte Maßnahmen können so bspw. neue Freizeitflächen geschaffen werden, die zu einer lebenswerteren Stadt beitragen.

Zusammengefasst wollen wir eine lebenswerte Stadt, indem wir

- die Verkehrsbelastung in der Innenstadt reduzieren,
- den Straßenraum bedarfsgerechter aufteilen,
- bei Freiflächen die Aufenthaltsfunktion fördern,

- anforderungsgerechte Abstellmöglichkeiten herstellen,
- die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit im höchsten Maß gewährleisten,
- die lokale Wirtschaft sowie der Einzelhandel unterstützen,
- den Umweltverbund weiter stärken.

Verkehrssicherheit & Barrierefreiheit

Das Parken soll zukünftig mehr auf private Stellplätze verlagert werden, um so den öffentlichen Parkraum zu entlasten. Mit den neuen Freiflächen kann eine getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs oder auch eine komfortablere Gestaltung für den Fußverkehr gewährleistet werden. Auch die Sicht und Erkennbarkeit von Querungsstellen kann dadurch verbessert werden. Ein wesentlicher Bestandteil zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit ist die Überprüfung der behindertengerechten Stellplätze auf ihre regelkonforme Gestaltung.

Zusammengefasst wollen wir die Verkehrssicherheit sowie die Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen-) Raum erhöhen, indem wir

- den öffentlichen Raum vom Parkdruck entlasten,
- mehr Platz für Fuß und Radverkehr schaffen,
- die regelkonforme Gestaltung behindertengerechter Stellplätze prüfen und gewährleisten,
- die Sichtverhältnisse an Querungsstellen und Einmündungen prüfen und gewährleisten,
- die Belange der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer stärker berücksichtigen,
- sichere Mobilitätsketten gewährleisten.

Wirtschafts- & Dienstleistungsverkehr

Die lokale Wirtschaft und der Einzelhandel in der Innenstadt von Eberswalde soll unterstützt werden. Mithilfe der neuen Freiflächen können die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer der Menschen erhöht werden. Zielführend ist beispielsweise die Schaffung neuer Grünflächen, sowie die Integration von Kunstgegenständen und Sitzmöglichkeiten. Dabei soll auch eine gute Erreichbarkeit der Unternehmen in der Innenstadt für den Besucher- und Kundenverkehr gewährleistet werden. Für einzelne Berufsstände werden zusätzlich Parkprivilegien in Betracht gezogen.

Zusammengefasst wollen wir die lokale Wirtschaft unterstützen sowie unseren innerstädtischen Einzelhandel stärken, indem wir

- die Aufenthaltsqualität durch die Gestaltung neuer Freiflächen verbessern, um die Verweildauer der Menschen in der Innenstadt erhöhen,

- bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Kundenbindung, durch die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, unterstützen,
- die Erreichbarkeit der Unternehmen / Einzelhändler in der Innenstadt gewährleisten,
- für bestimmte Nutzergruppen „Ausnahmegenehmigungen“ prüfen.

Parken im öffentlichen & privaten Raum

Aufgrund der Vielzahl der Nutzungskonflikte und der begrenzten Flächenverfügbarkeit muss der Wert des Stadtraumes neu ermittelt werden. Mit einer bedarfsgerechten Anpassung der Parkraumbewirtschaftung soll ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage geschaffen werden. Unter Berücksichtigung dessen wird zukünftig die Inanspruchnahme der Parkflächen im öffentlichen Straßenraum angemessener bepreist. Dabei werden die öffentlichen und privaten Parkgebühren besser aufeinander abgestimmt und sollen sich zugleich an den Ticketpreisen des öffentlichen Verkehrs orientieren. Dadurch sollen alle Verkehrsmittel gleichbehandelt und insbesondere die Nutzung nichtmotorisierter Verkehre gefördert werden. Zur Entlastung der Parkraumsituation für Anwohnende wird außerdem die Einbeziehung privater Parkierungseinrichtungen geprüft.

Zusammengefasst wollen wir den Parkraum bedarfsgerechter aufteilen, indem wir

- eine bedarfsgerechte Parkraumbewirtschaftung (räumlich und organisatorisch) entwickeln und gewährleisten,
- private Parkierungseinrichtungen stärker einbeziehen,
- eine effektive Ausnutzung des Parkraumangebotes anstreben,
- unnötige Parksuchverkehre durch zielorientiertes Parkleitsystem vermeiden,
- eine angemessene und gerechte Bepreisung des öffentlichen Parkraumes anstreben.

Mit den erarbeiteten Zielen sollen die analysierten Mängel behoben und die Wünsche an ein zukunftsfähiges Parkraumkonzept bestmöglich berücksichtigt werden. Im Oktober 2023 wurden diesbezüglich die Ziele und Handlungsfelder im politischen Rahmen beim ASWU am 10.10.2023 vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Im Ergebnis dessen wurde festgehalten, entsprechende Veränderungen (Gestaltung der Parkzonen, Bepreisung, Parksonderrechte) erforderlich werden.

5.3 Handlungserfordernisse

Aufbauend auf der Problemstellung sowie der Zielvorstellung und den Handlungsfeldern wurden für die Erstellung des Parkraumkonzeptes folgende Handlungserfordernisse (detaillierter Informationen im Kapitel 6) abgeleitet:

Bewohnerparken

- Anpassung der Parkzonen
- Erweiterung um eine zusätzliche Parkzone im Westend
- Entlastung des öffentlichen Parkraums hin zu privaten Stellplätzen
- Anpassung der Gebühren für Bewohnerparkausweise

Öffentliches Parken

- Überprüfung und Anpassung der Bewirtschaftungsformen und Höchstparkdauer
- Schließung von Bewirtschaftungslücken
- Entlastung des öffentlichen Parkraums hin zu Parkierungseinrichtungen
- bedarfsgerechte Preisregulierung im öffentlichen Raum
- Entfall der Brötchentaste
- richtlinienkonforme Gestaltung von Behindertenstellplätzen
- Einordnung möglicher Standorte für Lade-/ Lieferzonen
- Einführung einer Ausnahmegenehmigung für [Soziale Dienste, Freiberufliche Hebammen und Handwerker](#)

Allgemein

- Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel
- Stärkung des Umweltverbundes
- gerechte Verteilung des öffentlichen Raums
- Harmonisierung der Parkraumauslastung
- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Anzahl von Radabstellanlagen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung der örtlichen Wirtschaft
- Prüfung von rechtsgültigen Instrumenten (Satzungen, Verordnungen, Verträge) zur Gewährleistung des Bedarfs der Parkraumnachfrage auf dem Privatgelände

6 Handlungsempfehlung für das Bewirtschaftungskonzept

Die Grundlage der Handlungsempfehlung für die Erstellung des Parkraumkonzeptes 3.0 bilden, neben den Ergebnissen der Parkraumerhebung, die Informationen der Öffentlichkeit und die abgeleiteten Handlungserfordernisse. Dabei wurden die aktuell geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zur Kenntnis genommen. Folgende Hauptmaßnahmen werden empfohlen:

- Neuausrichtung der Parkraumzonen
- Anpassung der Bewirtschaftungsformen
- Angleichung der Preisgestaltung
- Einführung einer Ausnahmegenehmigung für Soziale Dienste, Freiberufliche Hebammen und Handwerker
- Förderung und Einbindung der örtlichen Wirtschaft
- Stärkung des Radverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

Neben den benannten Hauptmaßnahmen bildet die Parkierungseinrichtung Marienstraße und die Parkierungseinrichtungen im Bahnhofsumfeld einen weiteren Schwerpunkt für das empfohlene Parkraumkonzept 3.0. Zu den genannten Handlungsempfehlungen wurden Maßnahmensteckbriefe erarbeitet. Diese sind als Anlagen 3.2 bis 3.8 Inhalt des Parkraumkonzeptes.

Flankierend zur Umsetzung des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 (für bestimmte Nutzergruppe - Pendler, Arbeitnehmer, etc.) sollte auch die Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (vgl. Baustein 4 – Mobilitätsplan 2030+) forciert werden.

Das Mobilitätsmanagement ist auf Verkehrsvermeidung und die Veränderung bzw. Steuerung der Verkehrsnachfrage ausgerichtet und nicht auf das Verkehrsangebot. Ein sachgerechtes Mobilitätsmanagement umfasst daher Maßnahmen, die in erster Linie bei den Organisationsstrukturen und den Verkehrsteilnehmern ansetzen. Andererseits ist ein gutes Verkehrsangebot bzw. das Vorhandensein von Mobilitätsalternativen eine notwendige Voraussetzung für die Wirksamkeit von Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Mobilitätsmanagement lässt sich sowohl auf einzelne Verkehrsbereiche als auch auf bestimmte Zielgruppen zuschneiden. Ein Beispiel für ein auf Nutzergruppen ausgerichtetes Mobilitätsmanagement ist das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM). Auf Initiative von Arbeitgebern (gegebenfalls in Kooperation mit weiteren Partnern) gilt es geeignete Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu erarbeiten bzw. anzubieten. Insbesondere für Arbeitgeber kommen unter anderem nachfolgende Aspekte bzw. Maßnahmen in Betracht.

Wege der Mitarbeitenden von und zur Arbeit & Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden:

- Pendlernetzwerk/digitale Vernetzungsplattform,
- Jobticket,

- Jobrad,
- reservierte Stellplätze für Fahrtenanbieter sowie Abstellanlagen für Fahrräder
- Trockenschränke, Duschmöglichkeiten

Organisation und Abwicklung von Dienstfahrten oder auf Dienstreisen

- Dienstreisemanagement

Besucherverkehre

- Anreise- und Abreiseinformation
- Park- bzw. Abstellmöglichkeiten

Dabei können auch mehrere kleine, aufeinander abgestimmte Lösungen für einzelne Bereiche oder Zielgruppen durchaus erfolgreich sein.

6.1 Neuausrichtung der Parkraumzonen

Gemäß § 45 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) darf die maximale Ausdehnung einer Parkzone zur Bevorrechtigung von Bewohner 1.000 m nicht übersteigen. Mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks ist die Aufteilung eines Bereichs in mehrere Bereiche mit Bewohnerbevorrechtigung zulässig. Außerdem muss ein erheblicher Parkdruck bspw. durch die Konkurrenz zwischen den verschiedenen Nutzergruppen (bspw. Bewohner, Kunden, Beschäftigte, Pendler) vorhanden sein, der dazu führt, dass Bewohner regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung einen Stellplatz zu finden.

Unter Berücksichtigung dessen wird empfohlen, die Grenze der bestehenden Parkraumbewirtschaftung in westlicher Richtung zu erweitern. Der Hauptbahnhof Eberswalde ist neben dem Stadtzentrum ein wesentlicher Verkehrserzeuger für Pendler, der eine erhöhte Parkraumnachfrage aufweist. Neben dem P+R-Parkplatz I am Bahnhof sind vor allem die gebührenfreien Parkstände ohne Höchstparkdauerbegrenzung in der Kantstraße (bis Blumenwerder Straße) und der P+R-Parkplatz II (alter Busbahnhof) stark nachgefragt. Bei Belegung der zuvor genannten Abstellmöglichkeiten ist davon auszugehen, dass sich die Parkraumnachfrage vorrangig in westlicher Richtung auf die kostenfreien zeitlich nicht begrenzten Parkstände verlagern, da in stadteinwärtiger Richtung ohne Bewohnerparkausweis eine Parkdauerbegrenzung von zwei Stunden vorherrscht. Die folgende Abbildung zeigt den Einzugsbereich des Hauptbahnhofs mit den spezifischen Radien zwischen 400 m und 800 m.

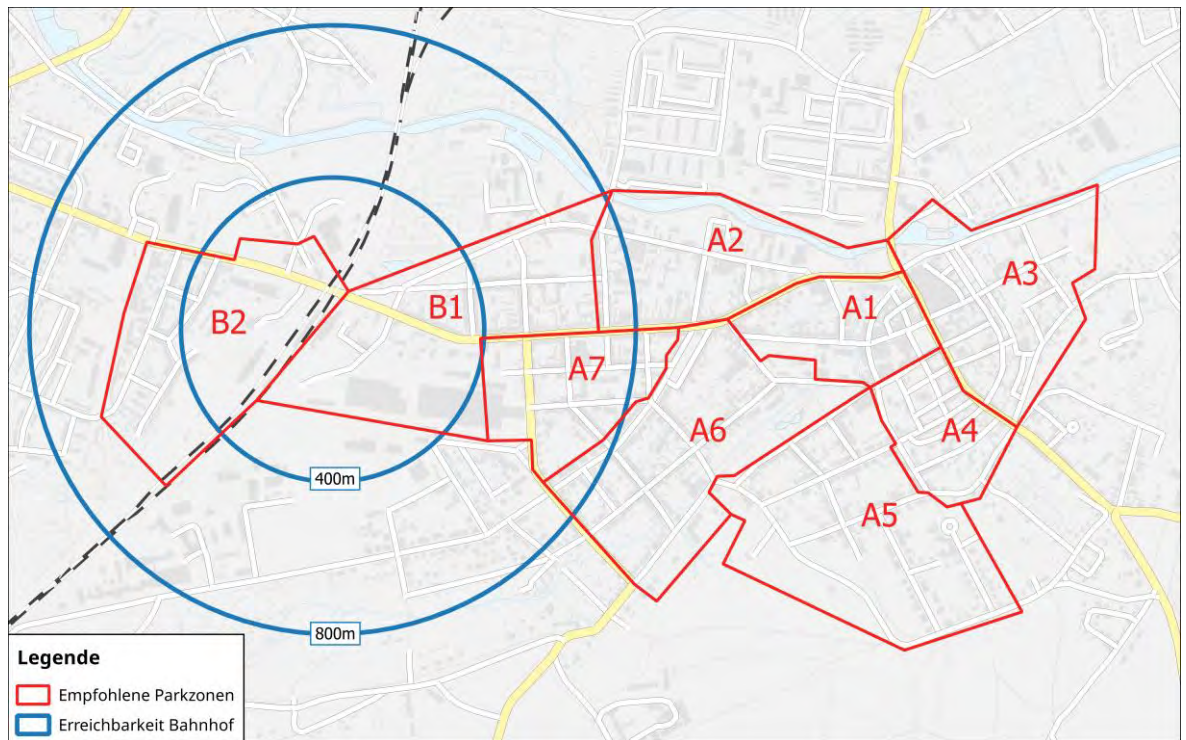


Abbildung 46: Einzugsbereich des Hauptbahnhofs Eberswalde

Aus der Abbildung 46 wird ersichtlich, dass das Wohngebiet um die Drehnitzstraße - Schöpfurter Straße mit einer fußläufigen Erreichbarkeit zum Hauptbahnhof zwischen 6 Minuten und 11 Minuten eine gute Alternative zum Abstellen der Kraftfahrzeuge liefert. Zusätzlich dominiert hier eine gebührenfreie Bewirtschaftungsform ohne Höchstparkdauerbegrenzung. Nach Informationen der Anwohner besteht daher ein erheblicher Parkdruck, der vermutlich dazu führte, dass im Jahr 2021 eine erhöhte Anzahl von Parkverstößen festgestellt wurden. In einem ersten Schritt wird daher empfohlen, den Wohnbereich zwischen dem Hauptbahnhof bis zur Drehnitzstraße (bis Hsnr. 35) in der Bewirtschaftung aufzunehmen und regelmäßige Evaluierungen durchzuführen, um ggf. die Parkraumgrenze in westlicher Richtung nachzubessern. Mit der Maßnahme sollen einerseits der Parkdruck für Anwohnende reduziert werden und pendelnde Langzeitparker dazu bewogen werden verstärkt umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Aufbauend auf der angepassten westlichen Grenze und den bestehenden äußeren Parkraumgrenzen wird eine Neuausrichtung der Parkraumzonen empfohlen. Gegenüber dem Bestand sind kleinere und hinsichtlich der Anzahl mehr Parkraumzonen vorgesehen. Dadurch soll ein zielgerichtetes Parken der Anwohnenden im unmittelbaren Wohnumfeld gewährleistet und Pkw-Kurzstrecken vermieden werden. Zur Abgrenzung der Parkzonen werden überwiegend eindeutige natürliche Grenzen (Finowkanal, Park am Weidendamm, Wald) oder infrastrukturelle Grenzen (Hauptstraßen, Gleisanlage) vorgesehen. Zusätzlich wurde bei der Einteilung darauf Wert gelegt, dass sich zukünftig in den neuen Parkzonen eine harmonischere Auslastung einstellen kann und Kapazitätsreserven vorhanden sind. Außerdem sollen aus Gründen der Gleichberechtigung annähernd gleich große Parkzonen geschaffen werden. In der folgenden Abbildung sind die geplanten Parkzonen abgebildet.

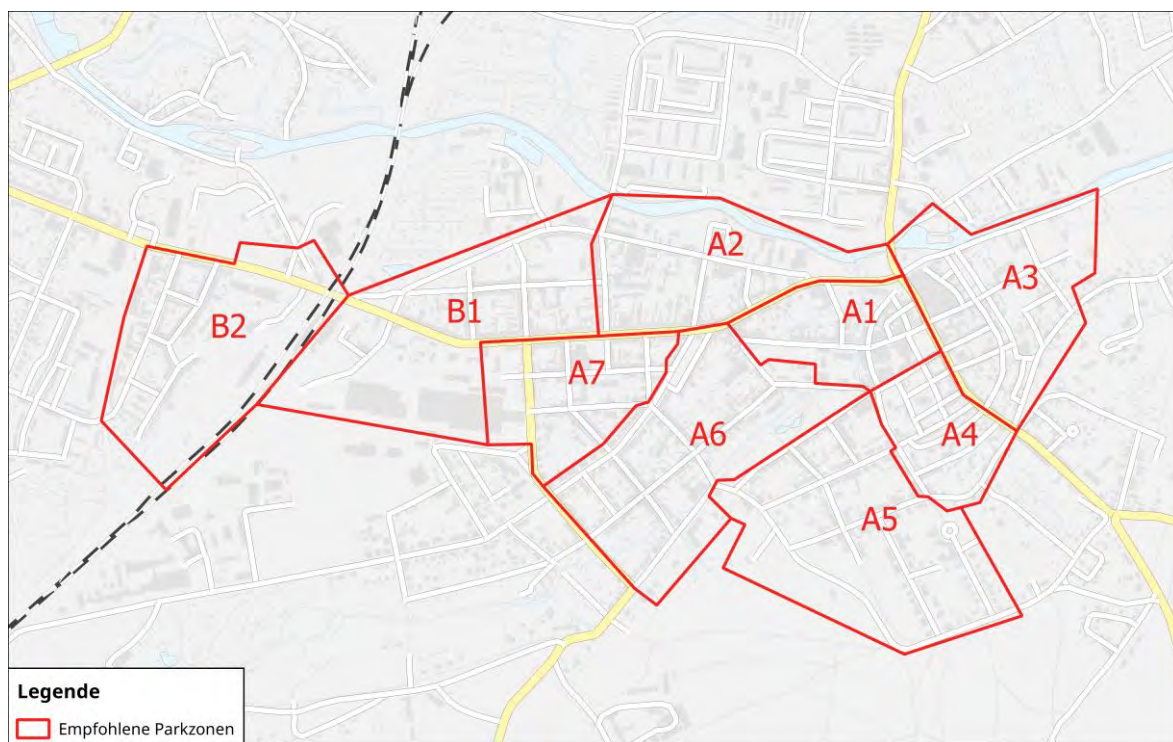


Abbildung 47: Empfehlung Parkraumzonen

Unter Berücksichtigung der beiden zentralen Verkehrserzeuger, der Altstadt und dem Bahnhof, besteht das zukünftige Parkraumkonzept nun aus zwei Hauptparkzonen (A und B), die im Weiteren unterteilt werden. Insgesamt besteht die Altstadtzone aus sieben Parkzonen (A1 bis A7) und die Bahnhofszone aus zwei Parkzonen (B1 bis B2). In den Parkzonen liegen hierbei unterschiedliche Nutzungskonflikte vor, wovon die wesentlichen unter Verwendung der Erkenntnisse des Flächennutzungsplans bestätigt werden können (siehe 2.1). Die Nutzungskonflikte sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Parkzone	Nutzungskonflikte
A1	Wohnen, Arbeiten, Einkaufen/ Dienstleistung, öffentl. Einrichtung (Verwaltung, Schule, Museum)
A2	Wohnen, Arbeiten, Einkaufen/ Dienstleistung, Gewerbe, öffentl. Einrichtung (Kirche)
A3	Wohnen, Arbeiten, Einkaufen/ Dienstleistung, öffentl. Einrichtung (Verwaltung)
A4	Wohnen, Arbeiten, öffentl. Einrichtung (Kirche, Altenwohnheim, Hospiz, Hilfsorganisation), Dienstleistung
A5	Wohnen, Arbeiten, Gesundheitseinrichtung, öffentliche Einrichtungen (Kindertagesstätte, Altenwohnheim, Hospiz)
A6	Wohnen, Arbeiten, öffentliche Einrichtungen (kulturelle Einrichtungen, Verwaltung, Kindertagesstätte, Schule, Altenwohnheim)
A7	Wohnen, Arbeiten, Einkaufen/ Dienstleistung, Gesundheitseinrichtung, öffentl. Einrichtung (Kindertagesstätte, Schule, Kirche)
B1	Wohnen, Pendeln, Einkaufen/ Dienstleistung
B2	Wohnen, Pendeln, Einkaufen

Tabelle 13: Nutzungskonflikte in den Parkzonen

In den Parkzonen A1 bis A7 stellt sich durch die vielzähligen Nutzungskonflikte eine hohe Konkurrenz um die vorhandenen Abstellmöglichkeiten ein. In den Parkzonen B1 und B2 ist der hohe Parkdruck jedoch vorrangig auf die mit dem Pkw anreisenden Personen zurückzuführen, die ab dem Hauptbahnhof Eberswalde mit dem Zug weiterfahren.

Im Hinblick auf die empfohlenen Parkzonen sind durch zukünftige strukturelle Veränderungen ggf. Anpassungen, wie die Verschiebung von Parkzonengrenzen, Erweiterungen oder das Einrichten von zusätzlichen Parkzonen, zu prüfen. Im Besonderen ist hier der Fokus auf den äußeren Grenzbereich der Bewirtschaftungszone wie bspw. im Südosten die Straße Hausberg, im Norden die Schleusenstraße und Robert-Virchow-Straße oder im Westen die Triftstraße zu legen. Aufgrund der Kostenfreiheit (keine Gebühr für Bewohnerparkausweis) stellt sich hier mitunter ein erhöhter Parkdruck ein, der ggf. weitere Maßnahmen bedingt.

6.2 Anpassung der Bewirtschaftungsformen

Mit der Neuausrichtung der Parkzonen, den ermittelten Mängeln und den festgeschriebenen Zielen sind die bestehenden Bewirtschaftungsformen zu überprüfen und ggf. anzupassen. Die leichte Verständlichkeit und Übersichtlichkeit nehmen hier eine wichtige Rolle ein und sollen, sofern keine Veränderungen bestehen, eine hohe Wiedererkennbarkeit liefern. So werden beispielsweise die Farben des bestehenden Flyers zum Parkraumkonzept aufgegriffen.

Folgenden Bewirtschaftungsformen werden demnach empfohlen:

- gebührenfrei (blau)
- gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (gelb)
- Mischprinzip gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (1 h - 2 h) / Bewohnerparken (grün)
- Mischprinzip gebührenpflichtig mit Parkdauerbegrenzung (3 h) / Bewohnerparken (braun)
- Mischprinzip gebührenpflichtig ohne Parkdauerbegrenzung / Bewohnerparken (orange)

Gegenüber dem Bestand bleiben hierbei die ersten drei Bewirtschaftungsformen (blau, gelb, grün) erhalten und werden durch zwei neue Bewirtschaftungsformen (braun, orange) ergänzt. In der zuvor gebührenpflichtigen Bewirtschaftungsform (derzeitig rot) wird nun das Bewohnerparken zugelassen und hinsichtlich der Erreichbarkeit zum Marktplatz ausgeweitet. Die Höchstparkdauer von drei Stunden (Ausnahme: Bewohner mit Parkausweis) wird beibehalten, um so eine Fluktuation sicherzustellen. Ergänzend hierzu wird eine ähnliche Bewirtschaftungsform neu eingeführt, bei der wie zuvor eine Kostenpflicht besteht und das Bewohnerparken zugelassen wird. Allerdings ist hier die Höchstparkdauer nicht begrenzt, sodass für Beschäftigte neben den Parkierungseinrichtungen neue Langzeitstellplätze geschaffen werden. Hinsichtlich der Parkzeitbeschränkung wird empfohlen, die flächendeckende, einheitliche Regelung von Montag bis Freitag zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr, sowie Samstag zwischen 08:00 Uhr und 14:00 Uhr beizubehalten.

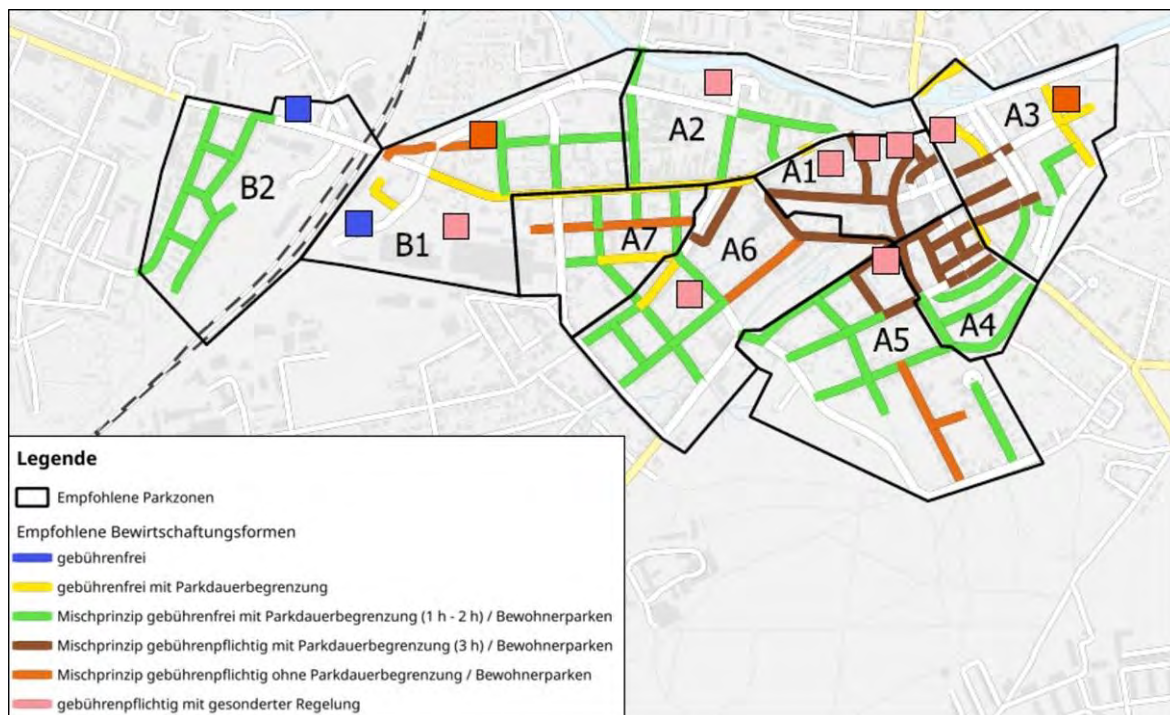


Abbildung 48: Empfohlene Bewirtschaftungsformen (siehe auch Anlage 3.1)

In der Abbildung 48 sind die empfohlenen Bewirtschaftungsformen für die jeweiligen Straßenabschnitte und Parkierungseinrichtung dargestellt. Der Vollständigkeit halber werden alle, im Rahmen der Parkraumerhebung, fußläufig zugänglichen Parkierungseinrichtungen mit aufgeführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Parkierungseinrichtungen öffentlich und frei zugänglich sind und zwischen den Parkierungseinrichtungen eine unterschiedliche Gebührenregelung existiert. Die wesentlichen Veränderungen der Bewirtschaftungsformen werden nachfolgend getrennt nach der Altstadtzone und Bahnhofszone kurz erläutert.

Altstadtzone (A1 bis A7)

Im Hinblick auf die Bewirtschaftungsformen im Zentrum von Eberswalde hat sich gezeigt, dass die Monetarisierung ausgehend vom Marktplatz ungleichmäßig ausgebildet ist. Während vor allem im Norden und im Westen vom Marktplatz eine Parkgebühr erhoben wird,

besteht im Süden ab der Brautstraße und im Osten nach der Breiten Straße für 2 Stunden (Parken mit Parkscheibe) keine Gebührenpflicht. Deshalb werden diese Bereiche als erstes angefahren und beparkt (siehe bspw. Parkraumbelastung Behördentag 08:00 Uhr – 10:00 Uhr). Für eine harmonischere Parkraumauslastung wird, für die im Bestand nicht monetarisierten zentrumsnahen Bereiche, die Einführung einer Gebührenpflicht empfohlen. Die Ausweitung orientiert sich hierbei an den Größenordnungen zur Haltestellenerreichbarkeit mit einem Radius von circa 200 m bis circa 300 m, wobei der Marktplatz den Mittelpunkt bildet. Angesichts dessen sollten zukünftig in der Pfeilstraße und Carl-von Ossietzky-Straße bis zur Gerichtsstraße, Gerichtsstraße, Goethestraße bis zur Schweitzer Straße, Brautstraße, Salomon-Goldschmidt-Straße, Schweitzer Straße, Kirchstraße und Erich-Schuppan-Straße Parkgebühren, insofern kein Bewohnerparkausweis vorhanden ist, erhoben werden. Das gleiche gilt im Osten in der Judenstraße und in der Brautstraße.

Für die gebührenpflichtigen Abstellmöglichkeiten im Bestand und den neu in die Monetarisierung aufgenommen Bereichen südlich und östlich des Marktplatzes wird eine modifizierte Bewirtschaftungsform vorgesehen. Die Gebührenpflicht bleibt mit einer Höchstparkdauer von 3 Stunden erhalten, allerdings ist hierbei zusätzlich das Bewohnerparken bei entsprechendem Nachweis frei. Anwohnern der Innenstadt in der Parkzone A1 wird dadurch die Möglichkeit gegeben im unmittelbaren Umfeld der Wohnung zu parken. Gleichzeitig wird sich hier ein Nutzungskonflikt durch parkende Fahrzeuge von Anwohner oder Besuchern einstellen, der dazu führen soll, dass Anwohner vermehrt auf private Stellplätze und Besucher auf Parkierungseinrichtungen ausweisen. Zur Verdrängung des ruhenden Verkehrs auf private Stellplätze sind weiterführende Instrumente (Satzungen, Verordnungen) zu prüfen. Mit dieser Maßnahme wird nicht nur eine räumliche Verlagerung des ruhenden Verkehrs verfolgt, sondern auch eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl hin zum öffentlichen Verkehr und/ oder Radverkehr bzw. Fußverkehr erwartet. Hinzu kommt, dass das statische Parkleitsystem angepasst und vereinzelt Auslastungsanzeigen (bspw. Parkplatz Marienstraße) für eine frühzeitige Erkennung der freien Kapazitäten installiert werden sollten. Dadurch soll zusätzlich der Parksuchverkehr reduziert bzw. vermieden werden. Ergänzend hierzu ist die Integration von Parking-Apps als Ergänzung zu dem bestehenden statischen Parkleitsystem und den Auslastungsanzeigen zu prüfen. Vorausgesetzt sind entsprechende Erfassungseinrichtungen Bestimmung der aktuellen Auslastung wie bspw. Kameras, Bodendetektoren oder Schrankensysteme.

Innerhalb der Bewirtschaftungszone soll zudem eine weitere neue Bewirtschaftungsform eingeführt werden, die der zuvor beschriebenen Form (Mischprinzip: Gebührenpflicht mit Parkdauerbegrenzung auf 3 h/ Bewohnerparken) ähnelt. Diese soll allerdings nur in ausgewählten Straßen oder Parkierungseinrichtungen mit Nutzungskonflikten eingeführt werden und weist keine Begrenzung der Höchstparkdauer auf. Dadurch soll gegenüber dem Bestand ein zusätzliches Angebot für Langzeitparker (Beschäftigte, Kunden etc.) geschaffen werden und die stellenweise widerrechtliche Nutzung der Parkscheibe (mehrmaliges Umstellen am Tag) unterbunden werden. Beabsichtigt wird die Einführung dieser Bewirtschaftungsform (orange) innerhalb der Altstadtzone

- in der Friedrich-Engels-Straße durch die Nutzungskonflikte mit den Schulen und Gesundheitseinrichtungen,
- in der Schicklerstraße zwischen der Puschkinstraße und Weinbergstraße wegen der ansässigen Hochschule für Gesundheitsfachberufe sowie
- in der Danckelmannstraße/ Hardenbergstraße durch Nutzungskonflikte mit den Altenwohnheimen und der Nähe zum Hospiz.

Darüber hinaus wird empfohlen diese Bewirtschaftungsform auch für den zentrumsnah gelegenen Parkplatz Marienstraße einzuführen. Im Vergleich zu den umliegenden monetär bewirtschafteten Parkierungseinrichtungen des Marktplatzes besteht trotz der unwesentlich längeren Wegstrecke auf dem Parkplatz Marienstraße keine Gebührenpflicht, weswegen sich hier durchweg zwischen 08:00 Uhr und 16:00 Uhr sehr hohe Auslastungen (> 90 %) einstellen. Mit der Monetarisierung wird eine stärkere Fluktuation und eine Verdrängung von Dauerparkern verfolgt und soll zunehmend den Blick auf die Nutzung umweltfreundliche Verkehrsmittel leiten.

Da das Stellangebot für das Mischprinzip ohne Parkdauerbegrenzung vom Marktplatz weiter entfernt liegt, sollte hier eine preisliche Abstufung zu den Parkgebühren der zentrumnäheren Stellplätze (braun) erfolgen. Auf die Preisgestaltung wird im Kapitel 6.3 eingegangen.

Während der Parkraumerhebung wurden in der Carl-von-Ossietzky-Straße Straßenbaumaßnahmen mit Vollsperrung festgestellt, die zur Verlagerung des Parkdrucks in umliegende Straßen geführt haben. Diese Maßnahmen sind mittlerweile abgeschlossen. Im Vergleich zum Bestand ist mit der Umgestaltung des Straßenraums in der Carl-von-Ossietzky-Straße nur noch das Parken in einem Seitenraum (zuvor beidseitig) alternierend erlaubt. Allerdings stellt sich dadurch keine Verschlechterung der Parkraumsituation gegenüber dem Erhebungszeitraum mit Vollsperrung aus. Durch die fertiggestellte Baumaßnahme zur Umgestaltung der Carl-von-Ossietzky-Straße ist in dem Gebiet südlich der Pfeilstraße eher von einer harmonischeren Parkraumauslastung mit geringeren Verdrängungseffekten in umliegende Anwohnerstraßen auszugehen.

Bahnhofszone (B1 bis B2)

Mit der Erweiterung der Bewirtschaftungszone in Richtung Westend wird für die gesamte Parkzone B1 das Mischprinzip gebührenfreies Parken mit Parkdauerbegrenzung bis 2 Stunden (Parken mit Parkscheibe) und Bewohnerparken frei empfohlen. Anwohnende haben somit die Möglichkeit sich einen Bewohnerparkausweis gegen eine Gebühr und bei entsprechenden Nachweisen ausstellen zu lassen, umso von Montag bis Freitag im Zeitbereich zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr und Samstag zwischen 08:00 Uhr und 14:00 Uhr frei parken zu können. Darüber hinaus besteht bspw. für Besuchende die Möglichkeit mit Parkscheibe bis zu 2 Stunden gebührenfrei ihr Fahrzeug abzustellen. Mit der Anpassung der Bewirtschaftung wird eine Verdrängung der Langzeitparker auf andere Abstellmöglichkeiten bzw. andere Verkehrsmittel und zugleich eine Reduzierung des Parkdrucks für Anwohnende verfolgt. So lang keine strukturellen Veränderungen im Umfeld des Bahnhofes vorgesehen sind, wird empfohlen, den P+R-Parkplatz I und den P+R-Parkplatz II (alter Busbahnhof) gebührenfrei zu belassen. Bei entsprechenden Veränderungen sind jedoch weitere Maßnahmen zu prüfen, auf die im Kapitel 6.8.1 eingegangen wird.

Mit dem Ziel der Schließung von nicht bewirtschafteten Straßenabschnitten innerhalb der Parkraumzone wird die Kantstraße einschließlich des Parkplatzes in die Monetarisierung ohne Parkdauerbegrenzung aufgenommen und zusätzlich das Bewohnerparken zugelassen. Dadurch soll vermieden werden, dass der Parkraum für Anwohnende durch Dauerparker blockiert wird. Außerdem wird die hohe Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten in der westlichen Kantstraße durch Anwohnende ohne Bewohnerparkausweis, wie im Bestand zu vermuten ist, reduziert. Zum Abstellen der Fahrzeuge im nahen Wohnungsumfeld ist ein Bewohnerparkausweis förderlich und kann zu einer harmonischeren Auslastung führen. Darüber hinaus stellt die Sackgasse der Kantstraße durch die Nähe zum Hauptbahnhof eine attraktive Lage für Personen dar, die vom Pkw auf den Zug umsteigen. Mit der angepassten Bewirtschaftungsform soll dadurch kein zusätzlicher Verkehr in die Kantstraße gezogen werden, es sei denn es besteht die Bereitschaft zur Entrichtung einer Parkgebühr.

Beschilderung

Durch die Neuausrichtung der Parkraumzonen und den veränderten Bewirtschaftungsformen ist es notwendig, die bestehende Beschilderung anzupassen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wurden zwei verschiedene Arten der Beschilderung von Parkbereichen festgestellt. Die Mehrheit der Bewirtschaftungszone ist durch eine wiederkehrende, straßenabschnittsweise Beschilderung, welche zusätzlich häufig wiederholt und aufgehoben wird, gekennzeichnet. Im Vergleich dazu ist der Bereich um die Carl-von-Ossietzky-Straße und Erich-Mühsam-Straße zonal beschildert. Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele aus Eberswalde in der Kreuzstraße und in der Schillerstraße.



Abbildung 49: Wiederkehrende Beschilderung in der Kreuzstraße



Abbildung 50: Zonale Beschilderung in der Schillerstraße

Bei der zonalen Beschilderung wird nur in den Zufahrten in das Gebiet auf die gültigen Parkregeln hingewiesen und nur bei Abweichung hiervon eine weitere Beschilderung (bspw. bei Kurzzeitstellplätzen) vorgesehen. Dadurch kann eine einfache und übersichtlichere Gestaltung der Parkzonen erzielt werden und würde zu einer erheblichen Reduzierung der Beschilderung und der dazugehörigen Maste führen. Unter Berücksichtigung dessen kann durch den Abbau der Maste die Verkehrssicherheit erhöht und das widerrechtliche Abstellen von Fahrrädern unterbunden werden. Des Weiteren ist der Aufwand durch Anpassungen hinsichtlich neuer Parkzonen oder Bewirtschaftungsformen niedrig. Aus diesem Grund wird auf langfristiger Sicht bei der Umsetzung des Parkkonzeptes eine zonale Beschilderung befürwortet. Den Beschilderungsaufwand bei einer zeitnahen Umsetzung auf der Grundlage der bestehenden Beschilderung und deren Maste ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

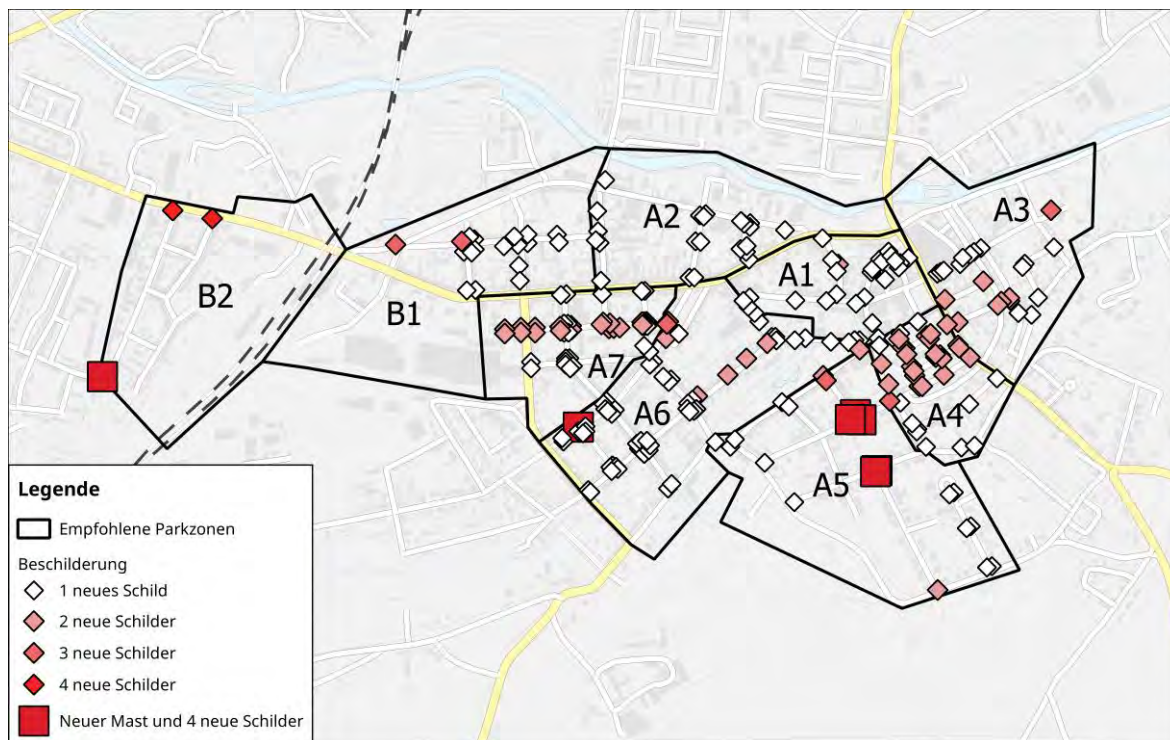


Abbildung 51: Beschilderungsaufwand durch empfohlene Bewirtschaftungszonen und -formen

In Abhängigkeit der veränderten Bewirtschaftungsform und der Parkzone zum Bewohnerparken sind demnach pro Mast ein bis vier Schilder auszutauschen. Die folgende Tabelle liefert eine Übersicht über die Anzahl der zu wechselnden Beschilderungen und deren typische Kombination. Die Tabelle soll lediglich auf konzeptioneller Ebene zur Abschätzung des Aufwandes und der anfallenden Kosten dienen. Die finale Beschilderung bzw. die Standorte neuer Masten sind mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Aufwand	häufigste Kombination der Verkehrszeichen	Anzahl der Masten	Gesamtanzahl der Schilder
1 Schild		182	182
2 Schilder	 	57	114

Aufwand	häufigste Kombination der Verkehrszeichen	Anzahl der Maste	Gesamtanzahl der Schilder
3 Schilder	  	6	18
4 Schilder	 	2	8
4 Schilder und Mast	 	7	28
Gesamt		186	350

Tabelle 14: Übersicht des Beschilderungsaufwandes

Entsprechend der Tabelle 14 sind auf der bestehenden Beschilderung aufbauend, 350 Schilder an 186 Standorten auszutauschen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine bestandsnahe Umbeschilderung zu einem überschlägig ermittelten finanziellen Aufwand von ca. 70.000€ führt. Insbesondere die häufige Kombination mit eingeschränktem und uneingeschränktem Haltverbot (Z 283, Z 286 bzw. Z 290) kann Abweichungen begründen. Es wird daher empfohlen, ein Übergehen zur zonalen Beschilderung für jede Zone zu prüfen und sukzessive durchzuführen. Für die empfohlene Parkzone B1 ergeben sich dadurch beispielsweise Einsparung von 14 Masten mit je 4 Verkehrszeichen, wobei lediglich 2 neue Maste aufgestellt werden müssten.

Demgegenüber sind durch die ausgeweitete Gebührenpflicht zusätzliche Parkscheinautomaten notwendig. In der Abbildung 52 ist die Lage der vorhanden und der neu einzurichtenden Parkscheinautomaten näherungsweise dargestellt. Dadurch sollen ebenfalls, wie bei der Beschilderung, Erkenntnisse über die Anzahl der Parkscheinautomaten für die Kostenschätzung gewonnen werden. Die exakte Lage ist vor Ort unter Berücksichtigung der städtebaulichen Gegebenheiten festzulegen. Die Parkscheinautomaten sollten prinzipiell auf der gleichen Seite wie die Stellplätze liegen.

In Anbetracht der Wirtschaftlichkeit und der geringen Trennwirkungen der Straßen wird bei beidseitigen Parken allerdings bislang allgemein praktiziert, nur ein Parkscheinautomat in einer der beiden Seitenräume einzuordnen. Für eine erhöhte Nutzerfreundlichkeit wurden die Parkscheinautomaten bereits in einem Abstand von ca. 60 m vorgesehen. Die Lage und Einzugsbereiche der Parkscheinautomaten sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

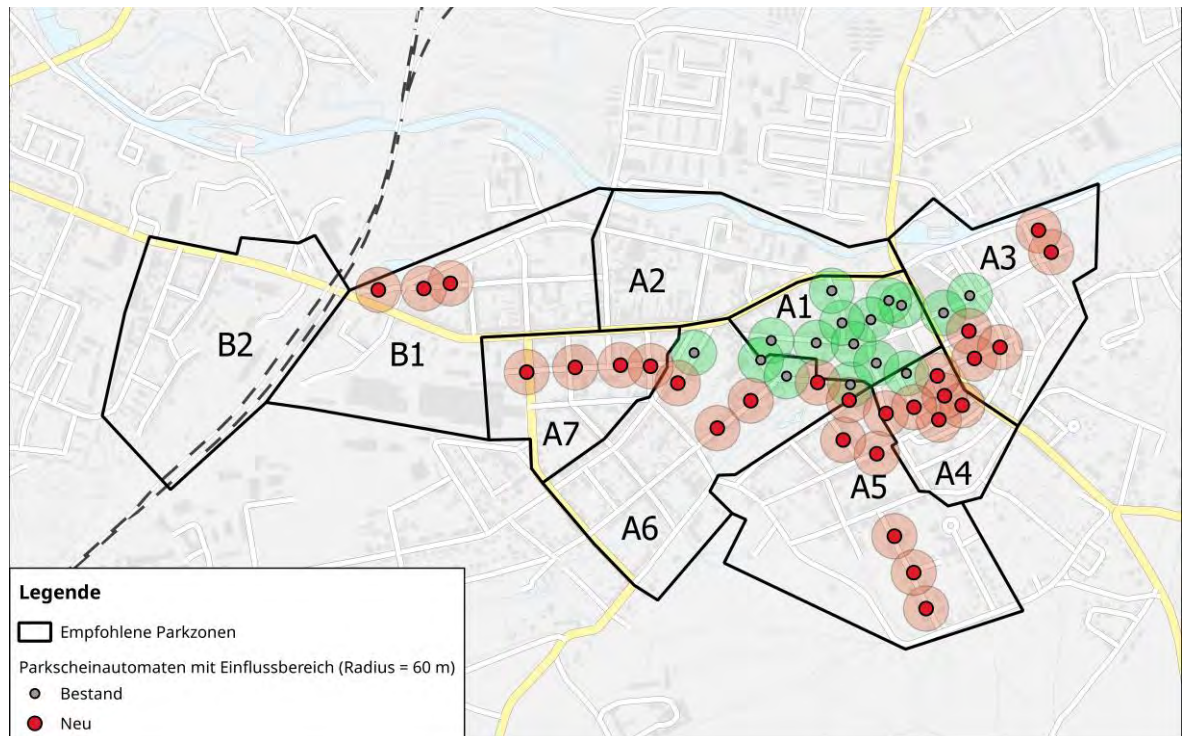


Abbildung 52: Lage bestehender und neuer Parkscheinautomaten für das empfohlene Parkraumkonzept

Die Abbildung zeigt, dass in den monetarisierten Bereichen und Straßenabschnitten das kurze Wegstrecken zum Lösen eines Parktickets bestehen. Alternativ besteht die Möglichkeit, dass in Eberswalde eingeführte Handyticket zu nutzen. Die folgende Tabelle stellt eine Übersicht der bestehenden und neu empfohlenen Parkscheinautomaten in Abhängigkeit der Parkzonen dar.

Parkzone	Bestehende Parkscheinautomaten	Empfohlene Parkscheinautomaten	Parkscheinautomaten gesamt
A1	9	0	9
A2	0	0	0
A3	2	5	7
A4	1	6	7
A5	0	6	6
A6	4	4	8
A7	0	4	4
B1	0	3	3

Parkzone	Bestehende Parkschein- automaten	Empfohlene Parkschein- automaten	Parkscheinautomaten gesamt
B2	0	0	0
Gesamt	16	28	44

Tabelle 15: Übersicht über die Anzahl der Parkscheinautomaten je Parkzonen

Demnach werden insgesamt 44 Parkscheinautomaten notwendig, die sich aus 16 bestehenden und 28 neuen Parkscheinautomaten zusammensetzen. Für die Beschaffung eines Parkscheinautomaten werden von pauschalen Kosten in Höhe von 15.000 € pro Gerät ausgegangen. Der finanzielle Aufwand (ohne Tiefbauarbeiten) liegt somit insgesamt bei ca. 420.000 €.

Zur weiteren Harmonisierung der Parkraumauslastung und der Entlastung des öffentlichen Raums wird zusätzlich die Einbindung privater Parkplätze bspw. von Supermärkten, Fitnessstudios oder Parkhäusern empfohlen, die außerhalb der Öffnungszeiten weitestgehend ungenutzt bleiben. Ein Beispiel hierfür zur Bereitstellung privater Parkplätze bildet die Stadt Düsseldorf, die eine Nutzungsvereinbarung mit Vertretern des Lebensmitteleinzelhandels unterzeichnet hat. Innerhalb der Bewirtschaftungszone von Eberswalde könnten so beispielsweise die Parkplätze von Aldi Nord an der Bergerstraße, der Parkplatz vom Fitnessstudio Colosseum an der Bergerstraße oder der Parkplatz von Edeka an der Wilhemstraße eingebunden werden. Zusätzlich könnte der Parkplatz der Agentur für Arbeit und die Parkhäuser Rathauspassage und Kreisverwaltung für Anwohnende und Besuchende von Kulturveranstaltungen mitberücksichtigt werden.

6.3 Angleichung der Preisgestaltung

Ein zentrales Steuerungselement zur Lenkung des ruhenden Verkehrs bzw. zur Schaffung neuer Anreize bei der Verkehrsmittelwahl stellt die preisliche Gestaltung der Parkgebühren im öffentlichen Raum dar. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt führen die niedrigeren Gebühren im öffentlichen Raum gegenüber den höheren Parkgebühren von privaten Stellplätzen dazu, dass eine höhere Parkraumnachfrage nach den Abstellmöglichkeiten in den Straßen von Eberswalde bestehen. Das ist gleichermaßen für das Kurzzeitparken im monetär bewirtschafteten Bereich sowie dem Bewohnerparken zutreffend. Daher wird eine Angleichung der Gebühren notwendig, um so den Straßenraum zunehmend von parkenden Fahrzeugen zu entlasten und das Abstellen der Fahrzeuge vermehrt auf die Privatgelände der Anwohner oder Parkierungseinrichtungen zu verlagern. So kann eine höhere Wahrscheinlichkeit von freien Stellplätzen zum Abstellen im Zielbereich (bspw. Wohnumfeld, Marktplatz) gewährleistet werden. Darüber hinaus wird ein Umdenken bei der Nutzung der Verkehrsmittel bezweckt, was insbesondere den Umweltverbund bei Kurzstrecken stärken soll.

6.3.1 Bewohnerparken

Das ursprüngliche Ziel der Sonderparkberechtigung „Bewohnerparken“ (früher Anwohnerparken), erstmalig 1980 eingeführt, war es, den damals vorherrschenden negativen Auswirkungen der Suburbanisierung, d.h. dem Wohnen im Grünen vs. Arbeiten in der autogerechten Stadt entgegenzu-

wirken. Hierbei galt es den (ruhenden) Verkehr in den Quartieren zu ordnen, die Wohnumfeldqualität zu steigern und die anhaltende Abwanderung der motorisierten Wohnbevölkerung ins direkte Umland zu vermeiden. Heute finden wir eine andere Situation vor und sprechen seit der Jahrtausendwende von Reurbanisierung. Gleichbedeutend mit dem Rückzug in die Stadt Eberswalde ist auch der Pkw-Besitz pro Haushalt auf 1 gestiegen.

Internationaler und nationaler Städtevergleich

Mit dem Wegfall der Gebührendeckelung des Bewohnerparkausweises von 30,70 €/ Jahr ist es den Kommunen möglich die Gebühren zum Bewohnerparken anzupassen, um so die baulichen und betrieblichen Kosten näherungsweise zu decken. Aus Sicht der Agora Verkehrswende waren die Gebühren lang zu niedrig und liegen weit unterhalb der Gebühren privater Stellplätze. Dahingehend sollte eine angemessene Bepreisung verfolgt werden und die Mehreinnahmen in umweltfreundliche Verkehrsmittel fließen⁴. Die folgende Abbildung stellt die Gebühren zum Bewohnerparken im internationalen Vergleich dar.



Abbildung 53: Bewohnerparkausweisgebühren im internationalen Vergleich
(Quelle: Agora Verkehrswende Öffentlicher Raum ist mehr Wert 2018)

Der internationale Vergleich zeigte bereits im Jahr 2018 erhebliche Unterschiede in der Höhe der Parkgebühren für Bewohner. Durch die preisliche Deckelung des Bewohnerparkausweise in Deutschland, die mittlerweile ca. 30 Jahre Bestand hat, ist der Bewohnerparkausweis bei entsprechenden Nachweisen für maximal 30,70 € zu erhalten und für ein Jahr gültig. In Kopenhagen oder London hingegen liegen die Gebühren für den Bewohnerparkausweis fünfmal höher zwischen 158,00 € bzw. 165,00 €. Am teuersten ist nach der Abbildung Stockholm mit 827,00 € pro Jahr.

⁴ <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/beruecksichtigung-sozialer-aspekte-bei-gebuehren-fuer-die-erteilung-von-bewohnerparkausweisen> (Zugriff: 04.06.2025)

Durch die Aufhebung der Gebührendeckelung haben bereits verschiedene deutsche Städte erste Anpassungen vorgenommen. Beispiele für vergleichbar große Städte liefert die folgende Tabelle.

Stadt	Einwohner	Änderung	Anzahl der Parkzonen	jährliche Gebühr für Bewohnerparkausweis
Bensheim	40.000	2022	6	80,00 €
Brühl (Rheinland)	45.000	2023	3	141,10 €
Freudenstadt	24.000	2022	5	150,00 €
Biberach (Riss)	34.000	2022	3	45,00 € - 75,00 €
		2023		60,00 € - 120,00 €
		2024		75,00 € - 165,00 €
Hameln	58.000	2024	4	360,00 €

Tabelle 16: geänderte Bewohnerparkausweisgebühren im nationalen Vergleich

So hat beispielsweise die hessische Stadt Bensheim im Jahr 2022 die Bewohnerparkausweisgebühr auf 80 €/ Jahr angehoben. Die Städte Brühl, Freudenstadt und Biberach weisen hingegen Gebühren von 141,10 € bis maximal 165,00 € auf. In Biberach wurde hierbei im Jahr 2022 ein dreistufiges Modell zur Anpassung der Parkgebühr zum Bewohnerparken verfolgt. Die höchste Parkgebühr zum Bewohnerparken wird seit diesem Jahr in Hameln mit 360,00 € gefordert.

Ansatz für Eberswalde

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass die aktuelle Gebühr für einen Bewohnerparkausweis als eine reine Subventionierung des Parkens im öffentlichen Raum verstanden werden kann und weder die Herstellungs- und Unterhaltungskosten öffentlicher Stellplätze noch annähernd den wirtschaftlichen Wert einer Parkmöglichkeit widerspiegelt. Im Umkehrschluss stellt die nunmehr angestrebte Anpassung der Gebühren eine Rücknahme der Subventionierung dar.

Bei der Gebühr für Bewohnerparkausweise handelt es sich auch nach der Änderung des §6a StVG weiter um eine Verwaltungsgebühr. Erstmals und damit neu ist, dass neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden können.

Es gibt verschiedene Ansätze sich einer angemessenen Jahresgebühr für einen Bewohnerparkausweis zu nähern. Beispielhaft hierfür sind der Vergleich zu anderen Städten (national bzw. international) oder der Berechnung über bestimmte Kostenansätze (Herstellungskosten – Unterhaltungskosten – Verwaltungskosten – Opportunitätskosten oder Bodenrichtwerte) zu nennen.

Ziel des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 ist es, den zur Verfügung stehenden Stadt-raum bzw. öffentlichen Raum gerecht und bedarfsgerecht zu verteilen. Um diesem Grundsatz gerecht zu werden, wird anstelle einer einheitlichen Jahresgebühr für alle Bewohnerparkausweise zukünftig für die Ermittlung der Gebührenhöhe eine langfristige Berechnungsgrundlage (Berechnungsmethode) verfolgt, welche verschiedene Kriterien berücksichtigt, um eine gerechte und bedarfsgerechte Gebührenberechnung sicherzustellen.

Dabei gilt es zu beachten, dass nach dem Gleichheitsgrundsatz eine willkürliche ungleiche Behandlung (wesentlich) gleicher Sachverhalte verboten ist. In diesem Zusammenhang ist eine Berücksichtigung „sozialer“ Kriterien bzw. eine einkommensabhängige Gebührenstaffelung auszuschließen. Vielmehr gilt es die entsprechenden Gebührensätze anhand fachlicher Kriterien zu ermitteln.

Der finanzielle Wert des öffentlichen Raumes, d.h. jedes zusätzlichen Quadratmeters öffentlicher Fläche, lässt durch verschiedene Kriterien ermitteln, u.a. anhand der Bodenrichtwerte ablesen. Die jeweilige Inanspruchnahme lässt sich anhand der Fahrzeuggröße bestimmen, denn ein größeres Fahrzeug nimmt für das Parken eine entsprechend größere Fläche des öffentlichen Raums in Anspruch als ein kleineres Fahrzeug. Ebenso können aber auch entsprechende Opportunitätskosten den Wert des öffentlichen Raumes widerspiegeln, welche durch die Ausweisung von Parkflächen entstehen, wodurch eine andere Nutzung (Alternativen), wie beispielsweise das Abstellen von bis zu zehn Fahrrädern, Platz für Außengastronomie oder Spiel- und Aufenthaltsflächen entfallen. Ebenso kann die Lage der jeweiligen Parkfläche oder das vorherrschende Angebot des Umweltverbundes als Kriterien dienen. Denn je besser ein Ort anderweitig erreichbar ist bzw. je zentraler eine Parkfläche gelegen ist, desto knapper wird der zur Verfügung stehende Raum, wodurch wiederum die Konkurrenz zu anderen Nutzungsarten (z.B. gastronomische Außenflächen) steigt. Des Weiteren kommen als Berechnungskriterien die jeweiligen Herstellungskosten für die (Bewohner-) Parkflächen bzw. die damit verbundenen Unterhaltungskosten in Betracht.

Im Hinblick, dass der öffentliche Raum ein wertvolles Gut ist, welches es gerecht zu verteilen gilt, wird vorgeschlagen, zukünftig für die Ermittlung der Gebührenhöhe für einen Bewohnerparkausweis die Kriterien Fahrzeuggröße, Verwaltungskosten sowie die Unterhaltungskosten zu verwenden. Die Fahrzeuggröße entspricht dem Platzbedarf, den das jeweilige Fahrzeug benötigt. Im Mittel ergibt sich hierbei ein Flächenbedarf von rund 9,0 m².

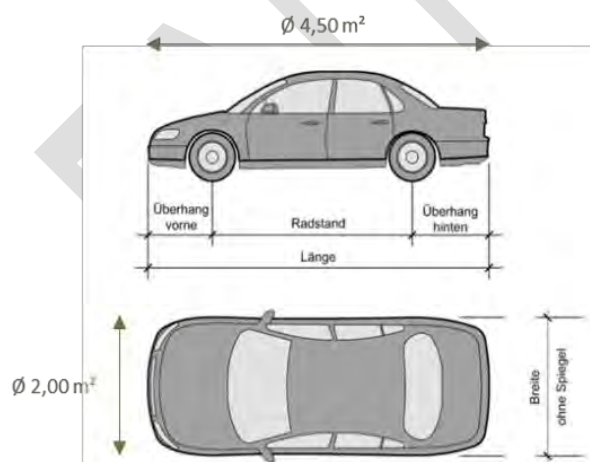


Abbildung 54: Charakteristische Kenngrößen der Bemessungsfahrzeuge

	Aufstell- winkel	Tiefe ab Fahr- gassen- rand	Breite des Über- hang- streifens ¹⁾	Breite des Park- stands	Straßenfront- länge l [m] beim Einparken		Fahrgassen- breite g [m] beim Einparken	
	α [gon]/[°]	t - ü [m]	ü [m]	b [m]	vor- wärts	rück- wärts	vor- wärts	rück- wärts
Längsaufstellung 	0/0			$\geq 2,00^{2)}$		5,80 5,50 ³⁾	3,25	3,80

Tabelle 17: Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für Pkw im Straßenraum

Auch wenn der Platzbedarf, der für das Abstellen des Fahrzeuges benötigt wird, mit rund 14 m², wesentlich höher ist, soll die Grundlage für die Berechnung der Gebührenhöhe zukünftig der reine Platzbedarf des jeweiligen Fahrzeuges (Fahrzeuggröße) bilden. Den entsprechenden Platzbedarf (ohne Spiegel oder gegebenenfalls vorhandener Anbauten wie bspw. Spoiler) kann durch die Parameter Länge und Breite ermittelt werden (vgl. Fahrzeugschein Nr. 18 und Nr. 19).

Dadurch kann eine gerechte und nachvollziehbare Abstufung bei der Gebührenberechnung gewährleistet werden, was letztendlich zu einer Wertschätzung des öffentlichen Raumes bzw. den wirtschaftlichen Wert einer Parkmöglichkeit im öffentlichen Raum wiedergibt.

Eine Gruppierung der Fahrzeuggrößen bzw. die Zuordnung eines einzelnen Betrages sollten aufgrund der Missachtung des „Gleichheitsgebotes“ unterlassen werden.

Um die Verwaltungskosten für die Beantragung oder Ab- oder Ummeldung eines Bewohnerparkausweises, aufgrund der vorgeschlagenen Anpassungen weiterhin niedrig zu halten, soll eine Überarbeitung der entsprechenden Antragsunterlagen erfolgen.

Durch technischen Fortschritt (Automatisierung, Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI)), werden weitere Einsparpotenziale suggeriert. Bis dahin sollen die aktuell vorherrschenden Verwaltungsgebühren von 30,70 € (§2 – Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)), beibehalten werden.

Unterschiedliche Stellplatztypen bzw. Stellplatzarten rufen verschiedene Herstellungskosten auf, welche wiederum entsprechende Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Auf Basis verschiedener wissenschaftlicher Untersuchungen sind derartige Zuordnungen in der Literatur, wie unter anderem der Agora Verkehrswende (2018)⁵ oder Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020)⁶ zur finden. In Abhängigkeit der zugrundeliegenden Parameter ergeben sich hierbei unterschiedliche Spannweiten an Unterhaltungskosten.

Zur Ableitung der Unterhaltungskosten (Bewirtschaftungs- und Überwachungskosten, Kosten für den Winterdienst) sollen basierend die damaligen Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchung der Agora Verkehrswende (2018) zugrunde gelegt werden. Hierbei wurden entsprechende

⁵ https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf ; <https://difu.de/publikationen/2018/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen>

⁶ https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/01_Kosten_Parkraum_ifeu.pdf ; https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/03_Kostendeckende_Parkgebuehren_ifeu.pdf

Unterhaltungskosten von 60,00 € bis 300,00 € für einen Stellplatz pro Jahr, in Abhängigkeit der jeweiligen Herstellungskosten von 1.500,00 € bis 5.000,00 € ermittelt.

Entsprechend dieser Zuordnung (Methodik) und ausgehend von dem hier angenommenen Platzbedarf von 9.00 m², würden sich auf Grundlage der aktuellen Baukosten von rund 250,00 € pro m² (Durchschnitt der jüngsten Ausschreibungsergebnisse) „theoretische“ Herstellungskosten von rund 2.250,00 € pro Stellplatz ergeben. Unter der Annahme, dass 60,00 € an Unterhaltungskosten pro Jahr für einen Stellplatz mit Herstellungskosten von 1.500,00 € entstehen, ergeben sich für den hier gewählten Ansatz Unterhaltungskosten von rund 90,00 € pro Stellplatz im Jahr bzw. 0,25 € pro Tag.

Bei einer Berücksichtigung des eigentlichen Aufwandes, d.h. allein nur die Einbeziehung der Lohnkosten für die 4 bzw. 6 täglich sich im Einsatz befindenden Überwachungskräfte zur Kontrolle und Einhaltung der Parkraumbewirtschaftung von 1.909 Stellplätzen, plus die Material- und Servicekosten für die bereits im öffentlichen Raum monetär bewirtschafteten Stellplätze (175 Stück), würden sich gemäß Kalkulation Unterhaltungskosten im Mittel von 0,45 € (0,39 € bzw. 0,50 €) ergeben. Hierbei sind nicht einberechnet etwaige Lohnnebenkosten, Reinigung oder Lohnkosten für Amtsleitung bzw. Teamleiter der Überwachungskräfte.

Des Weiteren wird die Berücksichtigung eines zeitlichen Faktors = 52 (entspricht der Wochenanzahl eines Jahres) vorgeschlagen. Dadurch soll zukünftig (bürgerfreundlich) der Aspekt eines eventuellen Umzuges des Inhabers oder die vorzeitige Abmeldung des Bewohnerparkausweises, d.h. vor Ablauf ursprünglich vertraglich vereinbarten Gültigkeitsdauer des Bewohnerparkausweises, berücksichtigt werden.

Unter Berücksichtigung der abgeleiteten Kostenparameter und dem Ziel des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0, eine gerechte Verteilung des öffentlichen Straßenraumes zu gewährleisten, soll zukünftig für die Ermittlung der Gebühr eines Bewohnerparkausweises (GBWP) nachfolgende Berechnungsformel Anwendung finden:

GBWP: Fahrzeuggröße x Faktor K x Faktor Z

↳ Fahrzeuggröße (Länge x Breite) x Faktor K (VK+UK) x 52

GBWP: Gebühr Bewohnerparkausweis

Faktor Z: Zeit (52 Wochen)

Faktor K: Kosten

VK: Verwaltungskosten

UK: Unterhaltungskosten

Durch diese Berechnungsformel ist es möglich langfristig, zukünftig flexibel und jederzeit nachvollziehbar, auf zu eventuelle Veränderungen reagieren zu können, wie zum Beispiel Veränderungen bei den Verwaltungs- oder Unterhaltungskosten. Die Fahrzeuggrößen sind dabei als konstant anzusehen und werden in Abhängigkeit der Fahrzeughersteller automatisch angepasst. In diesem

Zusammenhang werden regelmäßige Überprüfung und entsprechende Anpassung der Faktoren vorgeschlagen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass zu Beginn folgende Parameter als Berechnungsgrundlage dienen sollten:

Verwaltungskosten (VK):	30,70 € pro Jahr bzw. 0,08 € pro Tag
Unterhaltungskosten (UK):	90,00 € pro Stellplatz pro Jahr bzw. 0,25 € pro Stellplatz pro Tag

Als Mindestbetrag für den Bewohnerparkausweis sollten 100,00 € für ein Jahr bzw. 180,00 € für 2 Jahre festgelegt werden. Aufbauend auf diesem „Sockelbetrag“ (zur ansatzweisen Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten) errechnen sich individuell, d.h. in Abhängigkeit des Fahrzeugtyps und gemäß der Berechnungsformel die entsprechenden Gebührenhöhen (auf einen Euro gerundet) für den Bewohnerparkausweis. Die Differenz zum Sockelbetrag entspricht somit dem wirtschaftlichen Wert der entsprechend in Anspruch genommen Fläche.

Keine Gebühren sollten für die Ummeldung eines Fahrzeuges bzw. die damit verbundene Anpassung des Bewohnerparkausweises innerhalb der vertraglich festgelegten Laufzeit von einem bzw. zwei Jahren, erhoben werden.

Um einen sozialverträglichen Einstieg zur Bewohnerparkausweisgebühr zu gewährleisten, wird mit Beschluss der entsprechenden Gebührenordnung, auf einen Zeitraum von maximal 2 Jahren ein Deckungsgrad von 90% vorgeschlagen.

Die wirtschaftlichen Vorteile der angepassten Parkraumbewirtschaftung können sich positiv auf die Zielerreichung des Parkraummanagementkonzeptes sowie die Förderung einer umweltverträglichen Mobilität auswirken.

Mit der Anwendung der Berechnungsformel ergeben sich zukünftig beispielsweise folgende Gebühren für die Bewohnerparkausweise:

- Fiat Panda: 105,76 €
- Mini Clubmann: 131,37 €
- BMW 8 Coupe: 158,33 €

Eine räumliche Differenzierung der Bewohnerparkausweisgebühren, wird aufgrund der vergleichsweisen kleinräumigen Ausdehnung der Bewirtschaftungszone und hinsichtlich der Gleichberechtigung nicht empfohlen. Im Hinblick auf die vorgestellten Handlungsempfehlungen (Kapitel 6.1 und 6.2) soll damit die Qualität des Privilegs zum Bewohnerparken erhöht bzw. die Anmietung privater Stellplätze näher ins Blickfeld gezogen werden. Sie stellen im Vergleich zum Bewohnerparkausweise eine Stellplatzgarantie dar. Im Zusammenhang mit der Angleichung der Bewohnerparkausweisgebühr sollten die Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum auch einen angemessenen baulichen Zustand aufweisen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt soll der physische Bewohnerparkausweis an der Windschutzscheibe des Fahrzeuges angebracht werden. Nach Information des Ordnungsamtes wird dies aus verschiedensten Gründen unterschiedlich praktiziert, was die Kontrollen erschwert und bei Nichterkennen des Bewohnerparkausweis einen Parkverstoß nach sich zieht. Auf langfristiger Sicht wird deshalb ein digitaler Bewohnerparkausweis empfohlen, der nicht physisch im Fahrzeug hinterlegt werden muss. Das Scannen des Kennzeichens soll Aufschluss liefern, ob dem abgestellten Fahrzeug einen Bewohnerparkausweis zugeordnet werden kann und ob es sich in der dafür vorgesehenen Parkzone befindet. Übergangsweise wird wie bspw. in Berlin eine Vignette empfohlen, die dauerhaft an die Windschutzscheibe des Fahrzeugs geklebt wird und dadurch nicht die Sicht versperren kann.

6.3.2 Öffentliches Parken

Kostenfreies Kurzzeitparken (Brötchentaste)

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt darf mit der „Brötchentaste“ im monetarisierten Bereich die ersten 20 Minuten gebührenfrei geparkt werden. Danach beträgt die Parkgebühr 1,00€/h und ist auf eine Parkdauer von maximal 3 Stunden begrenzt. Im Allgemeinen wird die Brötchentaste kontrovers diskutiert. Die Idee dahinter ist im Wesentlichen die örtliche Wirtschaft zu stärken, indem man für schnelle Erledigungen mit dem Pkw die Parkgebühren aussetzt. Das führt allerdings dazu, dass Kurzstrecken vermehrt mit den Pkw zurückgelegt werden und vorrangig der öffentliche Straßenraum beparkt wird. Infolgedessen nehmen die Pkw-Kurzfahrten, die Nachfrage nach den Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und dem damit verbundenen Parksuchverkehr zu. Darüber hinaus kann eine missbräuchliche Nutzung der Brötchentaste durch ein wiederholtes Drücken nicht vermieden werden. Die Folgen sind jährlich mehr als 200.000 Gratistickets, die der Stadt Eberswalde keine Mehreinnahmen generieren, sondern durch das Wechseln der Papierrollen Geld in Form von Material- und Personalaufwand kosten. Weiterhin besteht gegenüber Nutzenden öffentlicher Verkehrsmittel eine hohe Ungleichbehandlung und Ungerechtigkeit, da deren zurückgelegten Wege gegenüber der Pkw-Nutzung einen höheren finanziellen und zeitlichen Aufwand bedeuten. Unter Berücksichtigung falscher Anreize zur Pkw-Nutzung und den festgelegten Zielen zur Stärkung des Umweltverbundes bzw. der Entlastung des öffentlichen Straßenraums wird daher empfohlen, die Brötchentaste abzuschaffen und von Beginn an Parkgebühren zu erheben.

Dadurch wird die höchste Zielerreichung sichergestellt.

Mit einem geminderten Zielerreichungsgrad würden folgende Alternative in Betracht kommen:

- eine vergünstigte 1. Stunde

Das Parkraumkonzept empfiehlt in dem monetär bewirtschafteten Bereich eine Parkgebühr in Höhe von 2 €/h mit Parkbeginn. Mit der vergünstigten 1. Stunden wäre eine Rabattierung bspw. in Höhe von 1 € möglich, sodass erst mit der 2. Stunde die empfohlenen Parkgebühren anfallen würden.

- eine temporär und örtlich begrenzte Brötchentaste

Die temporär und örtlich begrenzte Brötchentaste zielt darauf ab, dass in vereinzelter Straßen und in bestimmten Zeitbereichen die Brötchentaste gemäß Bestand erhalten bleiben. Außerhalb dessen gilt in dem monetär bewirtschafteten Bereich die empfohlenen Parkgebühr

Mit den Alternativen können die angestrebten Ziele, wie beim vollständigen Wegfall der Brötchentaste, zwar nicht im vollen Umfang erreicht werden, aber es stellt sich zumindest teilweise der beabsichtigte Effekt ein. Es ist zu berücksichtigen, dass auch mit den beiden Alternativen die angestrebten Ziele unterschiedlich stark erreicht werden können. Die folgende Tabelle stellt daher die Vor- bzw. Nachteile der beiden Zwischenlösungen gegenüber.

Alternative		Vorteil	Nachteil
1.	vergünstigte 1. Stunde	- Regelung am übersichtlichsten - Annäherung an Kosten zur Nutzung des ÖPNV (Einzelfahrt) - höchste Zielerreichung zur Reduzierung von Kurzstreckenfahrten - stärkste Maßnahme für Veränderung in Verkehrsmittelwahl - geringster Parksuchverkehr - wertschätzender geringfügiger Beitrag zur Flächeninanspruchnahme	- Kostenfreiheit entfällt (0,50 €/ 0,5 h in der 1. Stunde) - könnte die stärksten Auswirkung auf die hiesige Wirtschaft und den Einzelhandel haben
2.	temporär und örtlich begrenzte Brötchentaste	- Brötchentaste bleibt temporär und örtlich bestehen (keine Mehrkosten) - könnte die geringste Auswirkung auf die hiesige Wirtschaft und den Einzelhandel haben	- Regelung ggf. unübersichtlicher - missbräuchliche Nutzung der Brötchentaste bleibt in den festgelegten Zeitbereichen bestehen - könnte zur Verschärfung des Parkdrucks und dadurch erhöhten Parksuchverkehr in den freigegebenen Zeitbereichen führen - mittelmäßiger Einfluss auf Verhalten zur veränderten Verkehrsmittelwahl und weniger Kurzstreckenfahrten

Tabelle 18: Alternativen zum Wegfall der Brötchentaste

Die Tabelle zeigt, dass anstelle des Wegfalls der Brötchentaste die beste Zwischenlösung eine vergünstigte 1. Stunde ist, da somit teilweise die angestrebten Ziele erreicht werden können.

Aufgrund eines mehrheitlichen Votums des politischen Raumes, soll trotz der damit im Zusammenhang stehenden Erhöhung von Parksuchverkehren und Erhöhung des Parkdrucks sowie die verstärkte Nachfrage des öffentlichen Raumes, an dem kostenfreien Kurzzeitparken (wie bisher) festgehalten werden.

Somit wird das kostenfreie Kurzzeitparken von 20 Minuten („Brötchentaste“) weiterhin für die gesamten „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) der zukünftigen Parkzone A1 aufrechterhalten.

Die Auswirkungen sollen im Rahmen eines stetigen Monitorings bzw. der turnusmäßigen Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen (Alternativen zum Wegfall der Brötchentaste) umgesetzt.

Internationaler und nationaler Städtevergleich

Einen internationalen Vergleich der Gebühren aus dem Jahr 2018 zeigt die folgende Abbildung. In Analogie zum Bewohnerparken zeigen sich auch hier zwischen den europäischen Hauptstädten große preisliche Unterschiede. So lagen beispielsweise die Parkgebühren in London fast doppelt so hoch wie in Berlin. Die Abbildung zeigt auch, dass die Parkgebühren von Kopenhagen, Riga, Amsterdam, Stockholm und London allesamt nah beieinanderliegen und dazwischen lediglich ein Unterschied von 0,90 €/h liegen.



Abbildung 55: Gebühren für das Kurzzeitparken im internationalen Vergleich
(Quelle: Agora Verkehrswende Öffentlicher Raum ist mehr Wert 2018)

Gemäß der obigen Abbildung ist Eberswalde hinsichtlich der Parkgebühren wie Cottbus mit einer konservativen Bepreisung von 1,00 €/h einzuordnen. Diese Preisgestaltung hat mittlerweile seit über 9 Jahren Bestand und sollte hinsichtlich der festgelegten Ziele angepasst werden. In der folgenden Tabelle sind Parkgebühren von anderen teilweise vergleichbar großen deutschen Städten abgebildet.

Stadt	Einwohner	Bezeichnung der zentrumsnahen Parkzone	Preis
Biberach (Riss)	34.000	Parkgebührenzone 1	1,50 €/h
Eisenach	42.000	Parkgebührenzone 1	1,80 €/h
Göttingen	120.000	Parkzone 1	1,90 €/h
Ettlingen	23.000	Zentrum	2,00 €/h
Stendal	40.000	Parkgebührenzone 1	2,00 €/h

Stadt	Einwohner	Bezeichnung der zentrumsnahen Parkzone	Preis
Pirna	40.000	Zone 1	3,00 €/h
		Zone 2	2,00 €/h

Tabelle 19: Parkgebühren an öffentlichen Straßen in vergleichbaren deutschen Städten

Die Tabelle zeigt, dass die Parkgebühren im öffentlichen Raum in anderen gleichgroßen ostdeutschen Städten deutlich höher liegen. Im Vergleich zu Eisenach, Stendal oder Pirna sind demnach die Parkgebühren in Eberswalde halb so hoch. Insgesamt liegen die aufgeführten Parkgebühren überwiegend in einer ähnlichen Größenordnung zwischen 1,80 €/h und 2,00 €/h. Die Ausnahme bilden mitunter Biberach mit 1,50 €/h und die Zone 1 in Pirna mit 3,00 €/h.

Ansatz für Eberswalde

Mit dem Ziel zur Förderung des Umweltverbundes bzw. umweltverträglicher Mobilitätsformen, mindestens aber zur Gleichberechtigung zu Nutzenden des öffentlichen Verkehrs, wird empfohlen die Parkgebühren im monetären Bereich an den Ticketpreisen der Barnimer Busgesellschaft zu orientieren. Seit dem 01.01.2025 liegen diese bei 2,00 € pro Einzelfahrt. Als Beitrag der Verkehrs- und der Übersichtlichkeit wird daher empfohlen, auf den zentrumsnahen Abstellmöglichkeiten mit Parkdauerbegrenzung (braun) eine Parkgebühr in Höhe von 2,00 €/h und in den umliegenden Abstellmöglichkeiten ohne Parkdauerbegrenzung (orange) eine Parkgebühr in Höhe von 1,00 €/h anzuordnen. Das Parkraumangebot ohne Parkdauerbegrenzung soll vor allem Langzeitparkern wie bspw. Beschäftigten oder Zugfahrern die Möglichkeit bieten, ihr Fahrzeug mehrere Stunden abzustellen. Dahingehend ist es wichtig, dass die Parkgebühren verhältnismäßig und angemessen sind sowie sich an den umliegenden gebührenpflichtigen Parkierungseinrichtungen orientieren. Diesbezüglich sollte in den Bereich ab einer Bezahlung von 4,00 € automatisch ein Tagesticket gelöst werden. Ferner ist auch eine Rabattierung bei Wochen- oder Monatskarten für Dauerparker, ähnlich dem Parkhaus Rathauspassage, denkbar. Die folgende Abbildung stellt eine Übersicht der geplanten Parkgebühren im öffentlichen Raum dar und zeigt die bestehenden gesonderten Gebührenregelungen bei den privaten Stellplatzbetreibern (Stand: Januar 2024).

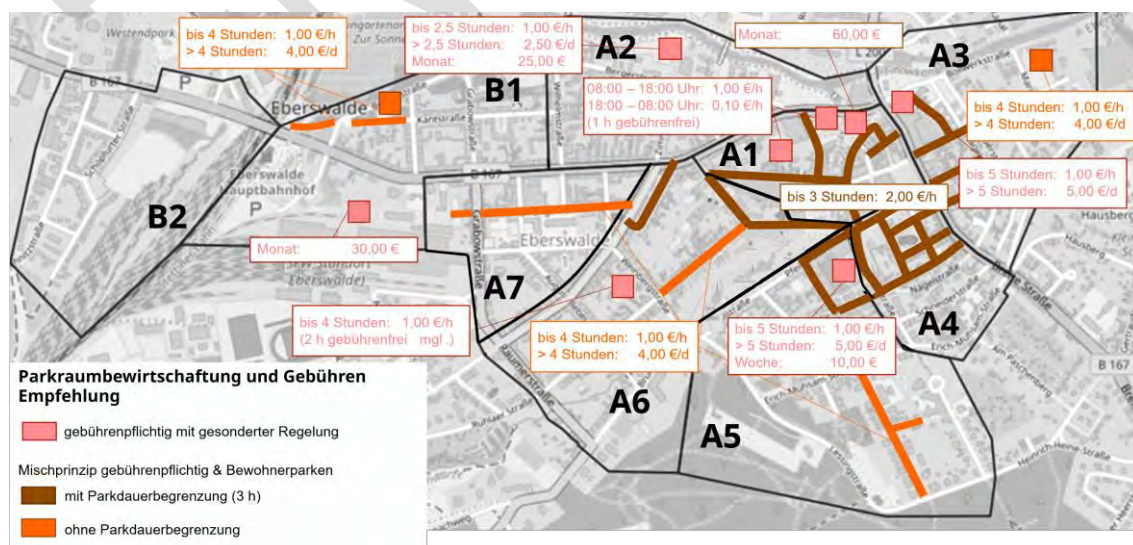


Abbildung 56: Übersicht der Parkgebühren im öffentlichen frei zugänglichen und privaten Raum

Aus der Abbildung wird ersichtlich, dass die höchsten Parkgebühren mit 2,00 €/h im öffentlichen Straßenraum des Stadtzentrums liegen und doppelt so hoch wie die Parkgebühren in den öffentlich frei zugänglichen Parkhäusern Rathauspassage und Kreisverwaltung sind. Dadurch wird das Ziel verfolgt den öffentlichen Parkraum zu entlasten und die Parkraumnachfrage in die niedriger ausgelasteten Parkierungseinrichtungen zu verlagern. Ersichtlich ist auch, dass die Parkgebühren im Bereich mit Parkdauerbegrenzung durch die günstigeren Parkgebühren in Höhe von 1,00 €/h umrandet werden. In Anlehnung hieran wird auch eine preisliche Abstufung der Tagesgebühr, ausgehend von 5,00 €/ Tag⁷ (Stand: Januar 2024) im Parkhaus Rathauspassage und Kreisverwaltung verfolgt. Im Bereich ohne Parkdauerbegrenzung kann für 1,00 € weniger den gesamten Tag geparkt werden. Aufgrund der geringen preislichen Unterschiede soll zudem der Mehrwert, den ein Parkhaus liefert, wie bspw. eine höhere Sicherheit und Witterungsschutz, dazu führen, dass trotz des höheren Preises bevorzugt im Parkhaus geparkt wird.

Die Abbildung zeigt weiterhin Parkierungseinrichtungen, die nicht frei zugänglich sind, wie bspw. die Tiefgarage an der Friedensbrücke/ Tiefgarage vom Parkdeck an der Schwärze und der Parkplatz am Bahnpark oder die Parkplätze der Sparkasse. Gegenüber dem öffentlichen Parkraum können diese privaten Stellplätze auch unter Berücksichtigung des zukünftigen Parkraumkonzeptes eine Alternative zum Abstellen sein.

6.4 Maßnahmen für Soziale Dienste, freiberufliche Hebammen und Handwerker

Zur Erleichterung bei der Suche nach einer Abstellmöglichkeit sollen für soziale Dienste, freiberufliche Hebammen und Handwerker eine Ausnahmegenehmigung auf Grundlage der StVO §46 eingeführt werden. Diese kann gegen Vorlage eines Gewerbe- und Fahrzeugscheins für ausgewählte Branchen wie beispielsweise Ambulante Pflegedienste, freiberufliche Hebammen, Maurer, Zimmerer, Dachdecker ausgestellt werden. Hierbei ist nicht beabsichtigt, allen Handwerkern oder Gewerbetreibenden die Möglichkeit zur Ausstellung einer Ausnahmegenehmigung geben.

Als Grundlage für die Bewilligung eines Sonderparkausweises dient in erster Linie die Zugehörigkeit zu den entsprechenden Gewerk- oder Wirtschaftszweigen gemäß der nachfolgenden Liste. Abweichend hiervon können auch an vergleichbare Bereiche ein Sonderparkausweis erteilt werden. In diesem Fall ist eine hinreichende Begründung für eine entsprechende Erforderlichkeit nachzuweisen. Im engeren Sinne ist nachzuweisen, dass ein Fahrzeug am Einsatzort bereitgehalten werden muss. Die Gründe wie Zeitersparnis oder die Vermeidung bei der Parkplatzsuche sind hierbei nicht maßgebend.

⁷ seit September 2024: 10 € pro Tag

Sonderparkausweis für soziale Dienste, freiberufliche Hebammen und Handwerker

Berechtigt sind Handwerker, die erklären, dass Sie generell auf ihr Fahrzeug zum Transport von sperrigen Materialien bzw. auf den Einsatz von Kraftfahrzeugen angewiesen sind und dieses Fahrzeug auch am Einsatzort benötigen. Soziale Dienste und freiberufliche Hebammen sind hiervon ausgenommen.

Dies kann in der Regel angenommen werden bei:

• Maurern und Betonbauern • Ofen- und Luftheizungsbauern • Zimmerern • Dachdeckern • Fliesen-, Platten-, Mosaiklegern • Estrichlegern • Stuckateuren • Maler und Lackierern • Metallbauern • Kälteanlagenbauern • Klempnern • Installateuren und Heizungsbauern • Elektrotechnikern • Tischlern • Parkettlegern • Rollladen- und Jalousiebauern • Gebäudereinigern • Glasern • Bodenlegern • Holz- und Bautenschutzgewerbe	• sowie bei • Akustikarbeiten und Trockenbau • Garten- und Landschaftsbau • Hausmeisterservice • Reparatur und Wartung von Computern, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationsgeräten • Pflege & Betreuung im häuslichen Umfeld • Abweichend hiervon können auch an vergleichbare Bereiche ein Handwerkerparkausweis erteilt werden. • Das Fahrzeug, für das ein Sonderparkausweis beantragt wird, muss für den Transport von sperrigen Materialien oder Geräten geeignet und auf das Unternehmen zugelassen oder zur dauerhaften Nutzung überlassen sein.
---	---

Tabelle 20: Berechtigte Gewerke zum Erhalt eines Sonderparkausweises

Grundsätzlich sind (in- und externe) Unternehmen von Eberswalde legitimiert, die für einen bestimmten Zeitraum einen Bedarf zum Abstellen ihres Fahrzeuges begründen können. Die Parkausweise können ab einer Dauer von sechs Monaten bis zu zwei Jahre für ein Fahrzeug gegen eine Gebühr ausgestellt werden und erlauben das Abstellen in allen Parkzonen, unabhängig von der Bewirtschaftungsform. Zudem können maximal vier Fahrzeuge mit entsprechendem Fahrzeugkennzeichen in einen Sonderparkausweis eingetragen werden. Hierbei kann der Sonderparkausweis jedoch nicht zeitgleich für die eingetragenen Fahrzeuge genutzt werden.

Im Hinblick auf die Preisgestaltung wird empfohlen, die Gebühr des Sonderparkausweises unterhalb der Gebühr des Bewohnerparkausweises festzulegen. Der Hintergrund ist einerseits, dass davon ausgegangen wird, dass viele Handwerke innerhalb der Bewirtschaftungszone wohnen und bereits die höheren Gebühren für den Bewohnerparkausweis tragen werden. Andererseits ist auch zu berücksichtigen, dass soziale Dienste oder Handwerkerbetriebe eine größere Fahrzeugflotte besitzen und nicht dauerhaft Kundenaufträge in der Bewirtschaftungszone bearbeiten.

Daher muss eine angemessene Bepreisung erfolgen, die die Wirtschaftlichkeit der Soziale Dienste und der Handwerker sicherstellt und zugleich den Mehrwert des Sonderparkausweises aufzeigt. Zur Bepreisung des Sonderparkausweises wird daher folgende Regelung empfohlen:

- 30,00 €/ 6 Monate
- 50,00 €/ 1 Jahr
- 90,00 €/ 2 Jahre

Maximal vier Fahrzeuge können in einen Sonderparkausweis eingetragen werden. Hierbei kann der Sonderparkausweis jedoch nicht zeitgleich für mehrere Fahrzeuge genutzt werden.

In Analogie zum Bewohnerparkausweis werden übergangsweise Vignetten und später die Identifikation der Sonderparkausweise durch das Scannen der Kennzeichen empfohlen.

Im Rahmen des stetigen Monitorings bzw. der turnusmäßigen Evaluierung ist zu prüfen, ob gegebenenfalls zusätzliche eine zeitliche Einschränkung (bspw. werktags von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr) der Sonderberechtigung oder andere Maßnahmen für bestimmte Nutzergruppen erforderlich sind.

Sonderparkausweis für Gewerbetreibende

Für Gewerbetreibende mit Standort innerhalb der Bewirtschaftungszonen, die nicht für die Ausnahmegenehmigung legitimiert sind, besteht ebenfalls die Möglichkeit einen Sonderparkausweis (einen pro Gewerbestandort), basierend auf den Regelungen (Gebührenberechnung) eines Bewohnerparkausweises, für maximal zwei Jahre zu beantragen. Auch hier gilt, dass maximal vier Fahrzeuge in einen Sonderparkausweis eingetragen werden können, wobei auch hierbei der Sonderparkausweis nicht zeitgleich für mehrere Fahrzeuge genutzt werden kann.

Neben der Einführung von Ausnahmegenehmigungen wird außerdem die Einordnung von Lieferzonen in der Friedrich-Ebert-Straße in Höhe Paul-Wunderlich-Haus/ Markt empfohlen. Für Lieferanten der ansässigen Geschäfte und Händler soll so ein zentrumsnahe Be- und Entladen ohne Beeinträchtigung (Falschparker) des nachfolgenden Verkehrs gewährleistet werden. Mit Blick auf den bestehenden Fahrbahnquerschnitt könnte die Umsetzung der Lieferzonen nach den Haltestellenkaps für den Busverkehr eingeführt werden. Es wird hierbei empfohlen für beide Fahrtrichtungen Lieferzonen mit einer Länge von ca. 15,00 m einzurichten, sodass ein kleiner Lkw oder zwei Lieferwagen hintereinander Platz finden. Der Aufwand zur Integration der Lieferzone ist marginal und konzentriert sich im Wesentlichen auf eine veränderte Beschilderung und Markierung. Der Einfachheit und Übersichtlichkeit halber wird empfohlen, die zeitliche Beschränkung zur Nutzung der Lieferzone an der zeitlichen Regelung der Bewirtschaftungsformen (Montag - Freitag: 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr, sowie Samstag: 08:00 Uhr bis 14:00 Uhr) anzupassen. Danach können die Lieferzonen allen als Abstellmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden. Beispiele einer Lieferzone zeigen die folgenden Abbildungen.



Abbildung 57: Lieferzone in Wiesbaden
(© Stadt Wiesbaden)



Abbildung 58: Lieferzone in Leipzig
(© Klaus Staeubert)

Auf lange Sicht und gegebenenfalls unter Berücksichtigung zusätzlicher Lieferzonen in Eberswalde ist eine Weiterentwicklung zu smarten Lieferzonen möglich. Lieferfahrzeuge können so eine gewünschte Lieferzone für einen bestimmten Zeitraum buchen und so ihre Routen besser planen. Dadurch kann der Parksuchverkehr und der Anteil von Falschparkern vermieden werden. Städte wie Hamburg oder Stuttgart prüfen gegenwärtig die Einführung vergleichbarer Systeme, umso den Lieferverkehr besser zu steuern.

Nach der StVO oder anderen Gesetzestexten ist jedoch der Lieferverkehr nicht eindeutig definiert. Gemeint ist jedoch der geschäftsmäßige Transport von Gegenständen jeglicher Art (bspw. mit Lkw, Lieferwagen, Pkw, Fahrrad), wodurch die Lieferzonen nicht für private Zwecke zur Verfügung stehen. Demgegenüber ist das Be- und Entladen für private und gewerbliche Zwecke in Ladezonen möglich. Auch hier sind die Regelungen in der StVO gegenwärtig nicht eindeutig festgeschrieben, weswegen mit der aktuellen StVO-Novelle nachgebessert werden soll, um so einen aktuellen Rechtsrahmen zu schaffen.

Neben den obigen Maßnahmen im öffentlichen Raum sollten auch Stellplätze auf Privatgelände für Handwerker und Soziale Dienste stärker in Betracht gezogen werden. Beispielsweise könnte auf dem Gelände größerer Wohnungsbauten ein Stellplatz für Mitarbeiter der Hausverwaltung (bspw. Hausmeister), externer Handwerker oder Soziale Dienste vorgehalten werden. Dadurch wird der öffentliche Straßenraum zusätzlich entlastet und der Parksuchverkehr reduziert. Die Zeitersparnis kann damit den Kunden bzw. Patienten zugutekommen. Bei der Maßnahme ist berücksichtigen, dass keine verpflichtende Rechtsgrundlage zur Einordnung etwaiger Stellplätze besteht. Allerdings können dadurch Wohnungsgesellschaften neue Anreize zur Anmietung von Wohnungen erreichen und so ihren Kunden einen zusätzlichen Service bieten.

6.5 Förderung und Einbindung der örtlichen Wirtschaft

Unter Berücksichtigung des Ziels zur Entlastung des öffentlichen Parkraums können sich in der Innenstadt von Eberswalde vereinzelt neue Freiflächen ergeben. Durch die Verdrängung des Parkraums soll der Flächengewinn zur Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sowie zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel führen. So könnte beispielsweise für den Rad- und Fußverkehr eine getrennte Führung verfolgt werden. Des Weiteren könnten stellenweise vor Kreuzungen oder inmitten von Streckenabschnitten vorgezogene Seitenräume eingerichtet werden, die die Querung für zu Fuß Gehende aufgrund der geringeren Wegstrecke und der besseren Sichtverhältnisse erleichtern. Vorgezogene Seitenräume bieten außerdem eine gute Möglichkeit zur Einordnung von Radabstellanlagen und können somit das Abschließen von Fahrrädern an Bäumen oder Beschilderungsmasten reduzieren.

Ein westlicher Aspekt zur Stärkung der örtlichen Wirtschaft ist eine verbesserte Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Durch entsprechende Maßnahmen wie beispielsweise die Erhöhung von Straßenbegleitgrün oder die Einordnung von zusätzlichen Sitzmöglichkeiten kann die Verweildauer für alle Altersgruppen gesteigert werden. Für ältere Menschen mit eingeschränkter Mobilität kann der Weg nach draußen eine deutlich geringere Hürde darstellen, wenn die Umgebung barrierefrei gestaltet ist und Sitzmöglichkeiten vorhanden sind. Provisorische Einbauten, die den urbanen Raum anstelle von Parkraum aufwerten können, sind zum Beispiel Parklets. In der folgenden Abbildung sind diese unterschiedlichen Ausführungen dargestellt.



Abbildung 59: Parklet als Sitzgruppe in Berlin
(© SenUMVK / Marc Vorwerk)



Abbildung 60: Parklet als Leseoase in Essen
(© Elisa Maschmeier)



Abbildung 61: Parklet als Spielplatz in Chemnitz
(© Holzkombinat)



Abbildung 62: Parklet als Gartenbeet in Wien
(© Stadt Wien / Christian Fürthner)

Die Parklets können demnach individuell gestaltet sein und für unterschiedlichen Nutzungen, wie aus den obigen Abbildungen ersichtlich wird, ausgelegt sein. Von einfachen Sitzgruppen, die auch für die Außengastronomie genutzt werden können, bis hin zu Spielplätzen oder Gartenbeeten sind viele Ideen zur Aufwertung des öffentlichen Raums auf Kosten des Parkraums denkbar. Die 4. Öffentlichkeitsveranstaltung hat jedoch gezeigt, dass der Einsatz von Parklets kontrovers diskutiert wurde und man demgegenüber skeptisch eingestellt ist. Es wird erwartet, dass die Nachfrage eher gering ist, sodass die Parklets weitestgehend ungenutzt bleiben und verwittern. Um, ohne größere Anschaffungskosten durch den Kauf eines Parklets, eine Vorstellung zu bekommen, wie der vorhandene Parkraum anders genutzt werden kann, wird empfohlen am internationalen Parking Day teilzunehmen. Dabei wird einmal im Jahr (3. Freitag im September) der öffentliche Parkraum als Raum für Begegnung, Freizeit und Erholung umgestaltet und könnte ggf. ein Startschuss zur Testung von Parklets sein. Dadurch könnte ein Beitrag für eine stärkere Belebung der Innenstadt und letztlich der Stärkung der örtlichen Wirtschaft erzielt werden.

Zusätzlich werden zur Stärkung der Wirtschaft, auch unter Berücksichtigung des Online-Handels, gesamtheitliche Maßnahmen zur Kundenbindung in der Innenstadt von Eberswalde empfohlen. Ein Beispiel hierfür bildet das Ideenlabor Future City Langenfeld, bei dem an einem Zukunftskonzept für den örtlichen Einzelhandel gearbeitet wurde. Mithilfe eines Stadtschlüssels (Mini-Chip) können beim Einkauf in Läden, Gasstätten oder bei Dienstleistungen Bonuspunkte gesammelt werden und letztlich den Parkgebühren entgegen gerechnet werden. Dadurch wird das Parken günstiger bzw. kostenfrei. Denkbar ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Bonuspunkte mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verrechnet werden können, umso insbesondere umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

Eine weitere Alternative ist die teilweise Kostenübernahme der Parkgebühren durch den hiesigen Einzelhandel (bspw. ab einem bestimmten Einkaufswert) oder die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Busticket).

6.6 Stärkung des Radverkehrs sowie einer umweltverträglichen Mobilität

Mit dem Radnutzungskonzept und den gewonnenen Freiflächen durch die bedarfsgerechte Reduzierung des Parkraums soll zukünftig der Radverkehr weiter gestärkt und gefördert werden. Nach dem Maßnahmenkatalog des Radnutzungskonzept der Stadt Eberswalde soll das Längsparken am südlichen Fahrbahnrand der Bergerstraße geräumt und Fahrradschutzstreifen (Maßnahme G36) markiert werden. Dadurch fallen im öffentlichen Raum Abstellmöglichkeiten für 23 Pkw weg, die durch die verstärkte Einbindung privater Stellplätze bzw. privater Parkierungseinrichtungen kompensiert werden sollen. In ähnlicher Art und Weise sind im Hinblick auf zukünftige Evaluierungen die Einordnung zusätzlicher Radverkehrsanlagen in ausgewählten Straßenzügen möglich. Vorausgesetzt werden sollten durchgängige Radführungen ohne Netzlücken.

In dem Zusammenhang sollten zur Attraktivierung des Radverkehrs zusätzliche Radabstellanlagen geschaffen werden, um so einerseits das Abstellen der Fahrräder an Bäumen oder Beschilderungsmasten zu vermeiden und andererseits den Abmessungen anderer Fahrradtypen wie beispielsweise Lastenräder oder E-Bikes gerecht zu werden. Zur Einordnung der Abstellmöglichkeiten bieten sich beispielsweise die vorgezogene Seitenräume außerhalb der Querungsstelle oder auch vorangegangenen Parkflächen für den Kfz-Verkehr an. Ein Beispiel hierfür liefern die folgenden Abbildungen.



Abbildung 63: Abstellmöglichkeit von Lastenrädern in Nürnberg
(© lastenradfüralle.de)



Abbildung 64: Radabstellanlagen anstelle eines Pkw-Stellplatzes (© Susan Yin)

Durch die zielgerichtete Lenkung zum Abstellen der Fahrräder an den vorgesehen Abstellanlagen soll der Fußverkehr weniger beeinträchtigt werden und zugleich die Verkehrssicherheit im Seitenraum erhöht werden. Hauptaugenmerk liegt dabei vor allem auf eingeschränkte Personen mit Mobilitätshilfen wie beispielsweise Rollatoren, Rollstühlen aber auch Sehbehinderte.

Die 4. Öffentlichkeitsveranstaltung hat ergeben, dass flächendeckend höhere Nachfragen nach Radabstellanlagen bestehen. Dabei wurden Abstellmöglichkeiten für konventionelle Fahrräder und Lastenräder gleichermaßen nachgefragt. Im Ergebnis der Gruppenarbeit haben sich fünf Standorte herauskristallisiert, die zur Einordnung von Radabstellanlagen besonders geeignet sind bzw. nach Meinung der Teilnehmenden erweitert werden sollten. Folgende Standorte werden als Abstellmöglichkeit für konventionelle Fahrräder, Lastenräder und E-Bikes als sinnvoll erachtet:

- der Marktplatz
- der südliche Bereich des Parkhaus Kreisverwaltung
- der Besucherparkplatz des Bürgerbildungszentrum Amadeu Antonio
- der Karl-Marx-Platz

Die Einordnung und Gestaltung der Radabstellanlagen sind unter Berücksichtigung städtebaulicher Planungen und den örtlichen Gegebenheiten zu prüfen. Hierbei werden auch öffentliche Reparaturstationen empfohlen, die beispielsweise von Fahrrad-, Rollstuhl- und Kinderwagenfahrern genutzt werden können. Die folgende Abbildung zeigt vorhandene Reparaturstationen im Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof.



Abbildung 65: Reparaturstationen im Fahrradparkhaus © Andreas Fink, MIL

Im Hinblick auf die Förderung der örtlichen Wirtschaft ist es auch denkbar, mit den erhaltenen Bonuspunkten durch Einkäufe und Dienstleistungen in der Innenstadt von Eberswalde, eine Vergünstigung bei der Nutzung der Leifahräder vorzusehen. Mögliche Standorte für Fahrradverleihstationen können wegen dem ein- und auspendelnden Berufs- und Freizeitverkehrs der Hauptbahnhof Eberswalde und wegen der Nähe zur Rathauspassage, Bürgeramt, Paul-Wunderlich-Haus und der Hochschule von Eberswalde der Marktplatz. Hinzu kommen die Bushaltestellen in der Friedrich-Ebert-Straße die letztlich ebenso eine Verknüpfung des Busverkehrs und die Weiterfahrt mit Leihfahrrädern ermöglichen. Mit den empfohlenen Maßnahmen soll der Radverkehrs sichtbarer und komfortabler werden und zugleich einen Beitrag zur Entlastung des Parkraums herbeiführen.

Zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – umweltverträglichen Mobilität zählt auch der ÖPNV. Im Rahmen des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0, wobei es maßgeblich um den ruhenden Verkehr geht, kann hierbei nur bedingt Einfluss genommen werden.

Mit dem Ziel den Umweltverbund und die Wirtschaft vor Ort zu stärken, lassen sich flankierende Maßnahmen (wie die Rabattierung des Bustickets oder Bonuspunkte für den nächsten Einkauf) zur Kundenbindung und Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel mit dem Parkraummanagementkonzept in Einklang bringen. Die Akzeptanzsteigerung der bestehender Park-& Ride-Anlage an der „ehemaligen Chemischen Fabrik“, mit einem einfachen Umstieg auf dem ÖPNV in Richtung

Innenstadt, würden gleichzeitig zu einer Verminderung der Stellplatznachfrage am Bahnhof oder im Zentrum führen. Eine vom Parkraummanagementkonzept – Parken 3.0 losgelöste konzeptionelle Betrachtung des Themenfeldes „Park & Ride“, insbesondere im Hinblick zur Erhöhung des Nutzungsgrades des P- & R-Parkplatzes an der ehemaligen „Chemischen Fabrik“, wird als zielführend angesehen.

Die unmittelbare Taktverdichtung bzw. der Ausbau von bestimmten ÖPNV-Linien sind nicht Gegenstand des Parkraummanagementkonzeptes Parken 3.0, sondern sind Gegenstand des Maßnahmenportfolios des Mobilitätsplanes 2030+, wobei bestimmte Erschließungsdefizite bereits behoben und Maßnahmen zur Verbesserung und Förderung des ÖPNV umgesetzt werden konnten.

6.7 Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

Mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit soll die Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer, im Besonderen der zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und mobilitätseingeschränkten Personen, im Straßenverkehr verbessert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Kombination an Maßnahmen erforderlich. Hierzu zählen unter anderem die Verbesserung der Infrastruktur sowie die Kontrolle und Durchsetzung von Verkehrsregeln. Im Rahmen der empfohlenen Parkraumbewirtschaftung (Neuausrichtung Parkzonen und Anpassung Preisgestaltung) soll der öffentliche Parkraum entlastet werden. Dabei wird das Ziel verfolgt, das Parken auf private Stellplätze (ggf. auch durch Satzungen) und auf Parkierungseinrichtungen zu verlagern, umso mehr Freiflächen für eine konfliktärmere Führung des nichtmotorisierten Verkehrs zu schaffen. Ein Beispiel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr bildet die Maßnahme G36 des Radnutzungskonzepts der Stadt Eberswalde. Durch den Entfall von Abstellmöglichkeiten in der Bergerstraße sollen hier Fahrradschutzstreifen vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die Radverkehrsführung in Abhängigkeit von den Verkehrsbelastungen in der Innenstadt von Eberswalde zu prüfen, um Defizite in Bezug auf die verkehrssichere Führung zu ermitteln und gegebenenfalls weitere Radeverkehrsanlagen (siehe Kapitel 6.6) einzuordnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens in Tempo 30 Zonen eine gemeinsame Führung des Kfz- und Radverkehrs zulässig ist. Eine Separierung des Radverkehrs ist sogar nach § 45 Absatz 1c StVO verboten.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zählt neben der sicheren und getrennten Führung des Fuß- und des Radverkehrs auch die Verbesserung der Sichtverhältnisse an Querungsstellen, Kreuzungen und Einmündungen. Die Verbesserung der Sichtverhältnisse bzw. die Verbesserung der Querbarkeit von Fahrbahnen für Fußgänger und mobilitätseingeschränkten Personen lässt sich durch vorgezogene Seitenräume erreichen. Diese werden im Besonderen da angewendet, wo am Fahrbahnrand Fahrzeuge parken und dabei die Sichtbeziehungen eingeschränkt sind. Um diese Einschränkungen zu beseitigen, wird der Seitenraum bis über die Parkstände hinaus vorgezogen (Abbildung 66).



Abbildung 66: Vorgezogener Seitenraum Ludwig-Sandberg-Straße

Zur Führung des Fußverkehrs mit Sehbeeinträchtigungen sollten zudem in den Gehwegen bzw. an Querungsstellen taktile Bodenindikatoren eingerichtet werden. Dadurch kann situationsbedingt auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten (Auffinde-, Leit-, Sperr- und Warnfunktion) hingewiesen werden. Die Anforderungen an die Bodenindikatoren legt bspw. die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ fest.

Neben der Verbesserung der Sichtverhältnisse besitzt diese Maßnahme einen weiteren Vorteil. Mit den vorgezogenen Seitenräumen wird das Falschparken im Kreuzungsbereich und damit das Zustellen der Bordsteinabsenkung unterbunden. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde des Öfteren von Falschparkern im Kreuzungsbereich berichtet, wodurch vor allem mobilitätseingeschränkten Personen das Überqueren der Straße erschwert wird bzw. unmöglich macht. Mit den vorgezogenen Seitenräumen werden somit nicht nur die Sichtverhältnisse und die Querbarkeit der Fahrbahnen verbessert, sondern gleichzeitig auch die Barrierefreiheit. Die vorgezogenen Seitenräume sind im Besonderen an Querungsstellen mit erhöhtem Fußgängerverkehr, bspw. in Nebenstraßen bzw. Anwohnerstraßen oder im Zuge von Schulwegen (Schulwegsicherung), zu berücksichtigen. Die Berücksichtigung bzw. Umsetzung der vorgezogenen Seitenräume sollte hierbei nicht zwangsläufig als Einzelmaßnahme angesehen werden, sondern vor allem bei Neu, Um- oder Ausbaumaßnahmen von Straßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit in Betracht gezogen werden. In diesem Rahmen sind auch unter Berücksichtigung Belang von mobilitätseingeschränkten Personen und der Sichtverhältnisse die Einordnung von Fahrrad- oder Motorradabstellanlagen möglich.

Ein weitere Handlungsempfehlung ist die Überprüfung der behindertengerechten Stellplätze auf ihre regelkonforme Gestaltung sowie deren barrierefreien Zuwegungen. Die regelkonforme Gestaltung von öffentlichen Verkehrs- und Freiräumen ist in der DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen, Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ dokumentiert. In dieser sind unter anderem auch Richtwerte und Empfehlungen für die Ausbildung und Kennzeichnung von behindertengerechten Stellplätzen enthalten. Bei einer Ortsbegehung sowie auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der ausgewiesenen Behindertenstellplätze in der Innenstadt von Eberswalde nicht regelkonform ausgebildet ist. Beispielhaft ist dabei der

Stellplatz vor dem Bürgerbildungszentrum Amadeu Antonio (Abbildung 67) oder die Behindertenstellplätze im Bereich der Sparkasse zu nennen.



Abbildung 67: Behindertenstellplatz Puschkinstraße vor BBZ Amadeu Antonio

Der am Bürgerbildungszentrum Amadeu Antonio ausgewiesene Stellplatz ist in Längsrichtung zur Fahrbahn am rechten Straßenrand angeordnet. Somit ist für Rollstuhlfahrende, welche den Stellplatz nutzen, ein Ausstieg auf der Fahrbahn notwendig. Dies stellt ein Sicherheitsdefizit dar. Nach der DIN 18040-3 sollen Behindertenstellplätze in Senkrecht- oder Schrägaufstellung mit seitlichen Bewegungsflächen von 1,00 m (Regelabmessung 3,65 m x 5,20 m) angeordnet sein. Darüber hinaus soll die Oberfläche eben und stufenlos sowie mit geringem Gefälle gestaltet sein. Auch in Bezug auf die Oberfläche (Pflastersteine) weist der Behindertenstellplatz in der Puschkinstraße keine regelkonforme Ausgestaltung auf, wodurch der Ein- und Ausstieg ebenfalls erschwert wird. In der Abbildung 68 ist ein Beispiel für die behindertengerechte Ausbildung von Pkw-Stellplätzen dargestellt.



Abbildung 68: barrierefreier Pkw-Stellplatz © jpldesigns, fotolia.com

Nach Aussage von Vertretern des Behindertenverbands Kreis Eberswalde e.V. sollte in Bezug auf die vorhandenen Behindertenstellplätze generell eine Prüfung auf ein „vollständiges System“ durchgeführt werden. Dabei sollen vor allem die Entfernungen und die Barrierefreiheit der Behin-

Behindertenstellplätze zu möglichen Zielen berücksichtigt sowie Lücken im System ermittelt und geschlossen werden. Für das Erreichen der Ziele sollen öffentliche Behindertenstellplätze zum Erreichen der jeweiligen Ziele bei Barrierefreiheit einen Radius von 200 m bis 250 m abdecken. Sind die jeweiligen Ziele nicht barrierefrei zu erreichen, sind geringere Abstände zwischen den einzelnen Behindertenstellplätze vorzusehen. Das heißt, dass die Abstände zwischen den ausgewiesenen Behindertenparkplätzen untereinander ca. 400 m betragen sollen. Derzeitig fehlen öffentliche Behindertenparkplätze

- im Bereich der Goethestraße,
- in der Friedrich-Ebert-Straße und
- in der Karl-Liebnecht-Straße im Bereich der Poliklinik.

Probleme bei der Zu- und Abwegung der Behindertenstellplätze existieren in der Ratzeburgstraße im Bereich des Kreishauses.

Des Weiteren wird empfohlen die Überprüfung und die kurz- bis mittelfristige Herstellung von DIN-konformen Behindertenstellplätzen auf die gesamte Stadt auszuweiten.

6.8 Einzelmaßnahmen

6.8.1 Maßnahmenpaket Bahnhof

Im Rahmen der Bestandsanalyse und der Parkraumerhebung wurde unmittelbar am Bahnhof sowie dessen Umfeld ein hoher Parkdruck mit einer ganzjährig hohen Auslastung festgestellt. Hierbei sind im Besonderen die gebührenfreien P+R-Parkplätze Bahnhof I und Bahnhof II (alter Busbahnhof) hervorzuheben. Durch deren gebührenfreie Bewirtschaftung ist davon auszugehen, dass diese Parkierungseinrichtungen vorrangig von Pendlern genutzt werden, die vom Kfz auf den ÖPNV/SPNV umsteigen. Insofern keine strukturellen Veränderungen zur Parkraumverknappung führen, soll die derzeitige Gebührenfreiheit beibehalten werden.

Darüber hinaus wurde auch im Straßenraum und auf dem Parkplatz der Kantstraße eine hohe Auslastung ermittelt, da westlich der Blumenwerder Straße keine Bewirtschaftung besteht. Somit werden auch diese Stellplätze bevorzugt angesteuert und von Pendlern genutzt, wenn der P+R-Parkplatz am Bahnhof ausgelastet ist. Eine bedarfsgerechte Parkraumbewirtschaftung setzt eine lückenlose Parkraumbewirtschaftung voraus. Aus diesem Grund wird empfohlen (siehe Kapitel 6.2), die gebührenfreien Abschnitte der Kantstraße sowie den gebührenfreien Parkplatz in die monetäre Bewirtschaftung aufzunehmen. Dabei soll das gebührenpflichtige Mischprinzip ohne Parkdauerbegrenzung und für Anwohner frei (orange) eingeführt werden, um den Pendlern die Möglichkeit zu geben, ihr Fahrzeug den ganzen Tag abzustellen. Somit ist das Abstellen des Fahrzeugs gegen eine Gebühr von 1,00 €/ Stunde und von 4,00 €/ Tag möglich. Gemäß Kapitel 6.3.2 (Seite 89) ist der Einsatz von Wochen- oder Monatskarten für Dauerparker zu prüfen. Für die Entrichtung der Parkgebühren ist entsprechend der Abbildung 52 (Seite 84) die Installation von drei neuen Parkscheinautomaten notwendig.

Mit der Einführung der Parkgebühren im Bereich Kantstraße soll einerseits mit Hilfe einer bedarfsgerechten Preisregulierung ein Angebot für Langzeitparker (bspw. Pendler) geschaffen werden. Andererseits soll damit auch ein Umdenken in Bezug auf die Wahl des täglichen Verkehrsmittels und damit einhergehend eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel erfolgen.

Aktuelle Planungen der Stadt Eberswalde sehen eine Umgestaltung des Straßenraums in der Kantstraße vor. Dabei wird auch der Parkraum neu geordnet und im Hinblick auf die Anzahl der Parkstände reduziert. Den Ausgleich hierfür und den perspektivischen Wegfall der Abstellmöglichkeiten am alten Busbahnhof kann zukünftig eine mehrgeschossige Parkierungseinrichtung auf der Freifläche zwischen der Kantstraße, der Bergerstraße und der Blumenwerder Straße schaffen. Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs in den Anwohnerstraßen ist eine direktere Anbindung an das neue Parkhaus zu prüfen. Denkbar ist die Kantstraße wieder an die Bergerstraße anzuschließen (Vorfahrtsknoten nur mit rechtsab- und einbiegen) oder ggf. eine direkte Zufahrt zum Parkhaus über die Bergerstraße. Einen Schritt weiterdenkend ist auch eine Separierung von Pendelnden durch die Zufahrt über die Bergerstraße (Ebene -1) und für Anwohner über die Kantstraße (Ebene 0) möglich. In dem Fall sollte allerdings die Verkehrsanlage wie im Bestand (Sackgasse) erhalten bleiben.

Auf Grund der hohen Auslastung des P+R-Parkplatzes am Bahnhof sowie des Parkplatzes alter Busbahnhof existiert derzeit Parksuchverkehr. Um diesen zu reduzieren bzw. gänzlich zu vermeiden wird eine Auslastungsanzeige auf der Eisenbahnstraße empfohlen. Mit Hilfe der Auslastungsanzeige sollen rechtzeitig freie Stellplätze auf der Parkierungseinrichtung P+R-Parkplatz Bahnhof I angezeigt werden. Im Falle einer angezeigten Vollausslastung der Parkierungseinrichtungen können unnötige Fahrten zu den genannten Parkierungseinrichtungen vermieden werden. Voraussetzung für die Installation einer Auslastungsanzeige ist, dass die Stellplätze der drei Parkierungseinrichtungen die Belegung erfassen. Die Erfassung der Stellplatzbelegung kann über ein Schrankensystem oder über Sensoren erfolgen. Bei einem Schrankensystem wird zentral bei der Zufahrt der Parkierungseinrichtung jede Ein- und Ausfahrt registriert und somit die freien Stellplätze ermittelt. Soll die Erfassung der Stellplatzbelegung über Sensoren erfolgen, so muss jeder Stellplatz mit einem Sensor ausgerüstet sein. Die Erfassung der Stellplatzbelegung mit Sensoren eignet sich vor allem bei Parkierungseinrichtungen ohne zentrale Zufahrt. Somit könnte auch die Belegung der Stellplätze im öffentlichen Raum (bspw. Längsparken am Straßenrand) erfasst werden. Eine Alternative hierzu bilden auch Videokameras, die ebenfalls die Auslastung im öffentlichen Straßenraum wiedergeben können. Welches System für die Erfassung der Stellplatzbelegung genutzt werden soll, muss im Einzelnen geprüft werden.

Mit der Installation einer Auslastungsanzeige können die freien Stellplätze erfasst und weitergegeben werden. Somit liegen kontinuierlich Informationen zu den Auslastungen für den Fahrzeugführer, aber auch für den Stellplatzbetreiber vor. Ohne Erfassungseinrichtung zur Stellplatzbelegung sollte die Parksituation in regelmäßigen Abständen evaluiert werden. Die Auslastungen der Parkierungseinrichtungen können sich zukünftig auf Grund von Verlagerungen aus benachbarten Bereichen oder auf Grund von infrastrukturellen Änderungen innerhalb der Stadt Eberswalde ändern, so dass Maßnahmen innerhalb des Parkraummanagements ergriffen werden können. Die zu ergreifenden Maßnahmen hängen von verschiedenen Faktoren ab. Im Folgenden werden drei mögliche Szenarien und deren Maßnahmen beschrieben, welche auch kombinierbar sind.

Szenario 1 „Parkpalette“

Aufgrund der hohen Parkraumauslastungen auf den P+R-Parkplatzes am Bahnhof und dem Parkplatz des alten Busbahnhofs sollte geprüft werden, inwiefern hier das Stellplatzangebot im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs erweitert werden kann. Freie Flächen zur Stellplatzenerweiterung bestehen nicht, so dass die vorhandenen Flächen effektiver genutzt werden müssen. Hierfür bietet sich die Erweiterung des Stellplatzangebotes mit Hilfe einer Parkpalette an. Als Parkpalette bezeichnet, wird ein zwei- oder dreietagiger Parkplatz mit geringen Etagenhöhen (ca. 2,00 m) und entspricht prinzipiell der Funktion eines Parkhauses. Auf Grund der geringen Etagenhöhen und der offenen Bauweise ist diese Lösung kostengünstiger. Die Parkpalette kann je nach Erfordernis gebührenfrei oder auch monetär bewirtschaftet werden. Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele von Parkpaletten.



Abbildung 69: Parkpalette Wohnstätte Stade eG
(© Lindemann GmbH & Co. KG)



Abbildung 70: Parkpalette in Verden
(© Stadt Verden)

Szenario 2 „Wegfall umliegender Parkplätze“

Im Kapitel 2.4.2 wurde auf die möglichen infrastrukturellen Entwicklungen in Bezug auf den Städtebau eingegangen. Dabei wurde die Fläche des P+R-Parkplatzes II (alter Busbahnhof) als Potenzialfläche für Wohnen, Gewerbe oder als Schulstandort ausgewiesen. Konkrete Planungen liegen derzeit noch nicht vor. Für den Fall, dass diese Fläche bebaut wird, hat dies Auswirkungen auf das Parkraumangebot und auf die Parkraumnachfrage. Mit der Bebauung der Flächen des alten Busbahnhofs fallen insgesamt 103 Parkstände weg, wodurch mit einem erhöhten Parkdruck am Bahnhof und im Bereich der Kantstraße zu rechnen ist. Um für diesen Fall die Nachfrage steuern zu können, wird eine monetäre Bewirtschaftung des P+R-Parkplatzes am Bahnhof empfohlen. Gegenüber der Kantstraße wird für Kurzzeitparker eine Gebühr von 1,00 €/ Stunde bzw. für 2,00 € ein Tagesticket vorgeschlagen. Mit der Einführung der Parkgebühren soll ein Impuls zur Verhaltenslenkung gesetzt werden, welcher ein Umdenken in Bezug auf die Wahl des täglichen Verkehrsmittels zum Hauptbahnhof nach sich zieht. Eine „Bestrafung“ der Zufahrenden durch zusätzlich hohe Parkgebühren sollten hingegen vermieden werden.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, den privaten Betreiber des Parkplatzes Am Bahnpark in die monetäre Bewirtschaftung einzubeziehen. Der Parkplatz Am Bahnpark besitzt insgesamt 250 Stellplätze. Laut Aussage des Betreibers sind diese zu 100 % fest vermietet und zu ca. 95 % ausgelastet.

tet. Die Ergebnisse der Parkraumerhebung zeigen für den Parkplatz Am Bahnpark geringere Auslastungen. An beiden Erfassungstagen wurden hier Auslastungen von maximal 30 % ermittelt. Wenn dem so sein sollte, ständen auf dem Parkplatz Am Bahnpark noch freie Stellplätze zur Verfügung, welche den Wegfall der 103 Stellplätze des P+R-Parkplatzes Bahnhof II (alter Busbahnhof) kompensieren könnten. Darüber hinaus könnten sich auch für den privaten Stellplatzbetreiber bei Einbeziehung in die monetäre Bewirtschaftung ein finanzieller Vorteil ergeben. Unter der Annahme, dass zukünftig ein Stellplatz den gesamten Tag gegen eine Gebühr von 2,00 € belegt ist, würden sich auf Monatssicht bei ca. 20 Arbeitstagen Einnahmen von ca. 40,00 €/Monat einstellen. Im Vergleich zu der derzeitigen monatlichen Gebühr von 30,00 € entspricht dies Mehreinnahmen von ca. 10,00 €/ Monat.

Szenario 3 „RadBrückenSchlag“

Eine weitere infrastrukturelle Änderung stellt der sogenannte „RadBrückenSchlag“ dar. Dieser sieht den Neubau einer Brücke über die Gleisanlage des Bahnarks für zu Fuß Gehende und für Radfahrende vor. Mit dem Neubau des „RadBrückenSchlags“ werden die südlichen Stadtteile von Eberswalde (Bereiche am Klinikum Eberswalde) mit dem Hauptbahnhof verknüpft. Somit wird eine attraktive Wegeverbindung geschaffen, welche zukünftig auch von Pendlern zum Erreichen des Bahnhofs genutzt werden könnte. Dabei ist gegebenenfalls zu erwarten, dass auf Grund des Parkdrucks am Bahnhof, auch Fahrzeuge in den Straßen südlich des Bahnarks abgestellt werden. Unter Berücksichtigung des realisierten „RadBrückenSchlags“ ist der Bahnhof von da aus in fußläufiger Entfernung gut erreichbar, was zu einer Verlagerung des Parkdrucks vom Bahnhof in die Bereiche am Klinikum Eberswalde zur Folge haben könnte. Vor diesem Hintergrund wird vor und nach der Realisierung des „RadBrückenSchlags“ eine Parkraumerfassung empfohlen, welche die Parkraumauslastungen am Klinikum Eberswalde erfasst, um so den gegenwärtigen Parkdruck sowie mögliche Verlagerungen zu ermitteln. Für den Fall, dass die Realisierung des „RadBrückenSchlags“ zu einer Erhöhung des Parkdrucks in den Bereichen südlich des Bahnarks führt, ist eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszonen zu prüfen. Eine mögliche Erweiterung der Parkzonen für die Bereiche am Klinikum Eberswalde südlich des Bahnarks ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

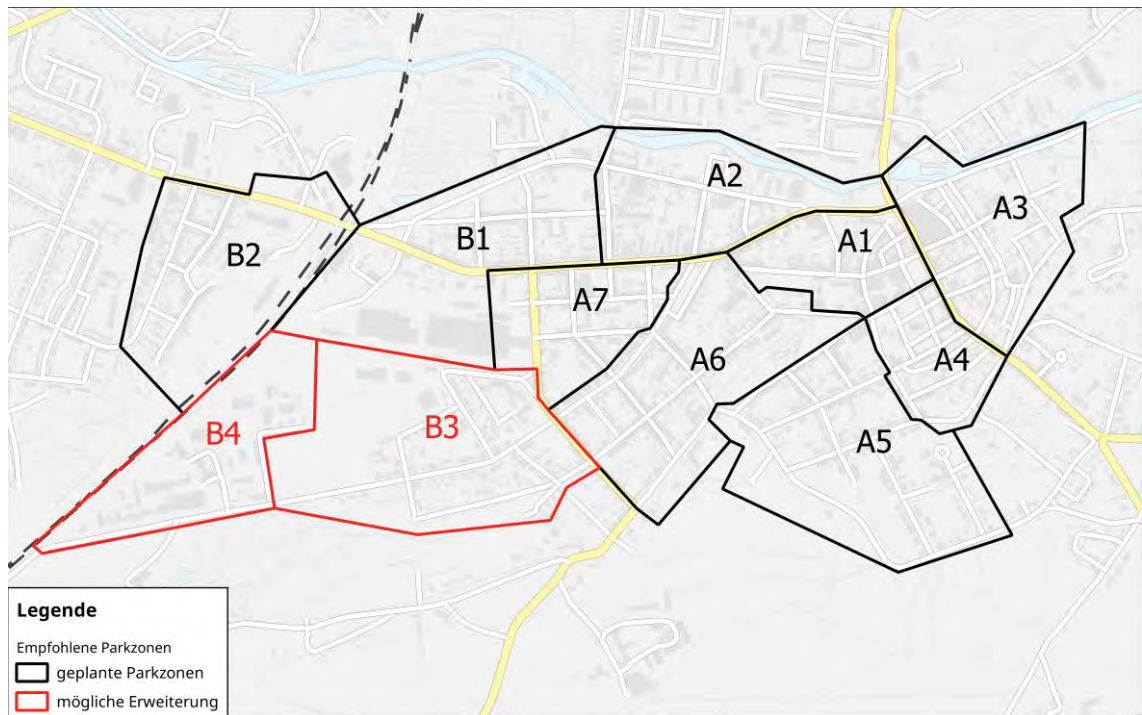


Abbildung 71: Mögliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung südlich des Bahnpark

In Anlehnung an den Größen der Parkzonen A und B sieht die mögliche Erweiterung zwei zusätzliche Parkzonen vor. Die Parkzone B3 umfasst die Wohnbereiche, welche im Norden durch die Gleisanlage, im Osten durch die Grabowstraße, im Süden durch die Ruhlaer Straße und im Westen durch den Sportkomplex des Fritz-Lesch-Stadions begrenzt ist. Die Parkzone B4 schließt das gesamte Gelände des Klinikums (Werner Fosmann-Krankenhaus) Eberswalde ein und grenzt westlich an die Parkzone B3. Sie ist im Süden durch die Rudolf-Breitscheid-Straße und im Westen sowie im Norden durch die Gleisanlage begrenzt.

In Bezug auf die Bewirtschaftungsform wird für die Parkzone B3 auf Grund der dort vorhandenen und geplanten Wohnbebauung (Wohnungsbauprojekt „Schwärzeblick“) das Mischprinzip gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (2 h) / Bewohnerparken (grün) vorgeschlagen. Für die Parkzone B4 wird davon ausgegangen, dass für die Beschäftigten des Klinikums Eberswalde Stellplätze auf dem Gelände des Klinikums zur Verfügung stehen, und dass die Stellplätze des öffentlichen Straßenraums im Wesentlichen durch Besucher genutzt werden. Die Stellplätze im Zuge der Rudolf-Breitscheid-Straße unmittelbar vor dem Klinikum Eberswalde sind derzeit schon parkdauerbegrenzt. Mit einer möglichen Erweiterung der Parkzonen und Einführung einer Bewirtschaftungsform ist auch zukünftig für die Stellplätze im öffentlichen Raum in der Parkzone B4 eine Parkdauerbegrenzung erwünscht. Da innerhalb der Parkzone B4 keine Wohnbebauung vorhanden ist, wird die Bewirtschaftungsform gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (gelb) empfohlen.

6.8.2 Maßnahmenpaket Marienstraße

Für den Parkplatz an der Marienstraße, welcher derzeit gebührenfrei ist und insgesamt 184 Parkstände umfasst, wurden im Rahmen der Parkraumerhebung vor allem im Zeitraum zwischen 08:00

Uhr und 16:00 Uhr sehr hohe Auslastungen festgestellt. Zum Teil wurden sowohl am Normalwerktag als auch am Behördentag in einzelnen Erhebungsintervallen Überlastungen erfasst. Die hohe Nachfrage resultiert aus der derzeitigen Gebührenfreiheit der Stellplätze und der unmittelbaren Nähe zum Stadtzentrum von Eberswalde. Somit besitzt der Parkplatz Marienstraße eine sehr hohe Attraktivität für Beschäftigte und für die Besucher der Innenstadt. Um die hohe Nachfrage steuern zu können bzw. Bewirtschaftungslücken zu schließen, wird in einem ersten Schritt die monetäre Bewirtschaftung des Parkplatzes Marienstraße empfohlen. Auf Grund der zentrumsnahen Lage soll die Parkierungseinrichtung auch weiterhin für Langzeitparker zur Verfügung stehen. Deshalb wird in Bezug auf die Bewirtschaftungsform das Mischprinzip gebührenpflichtig ohne Parkdauerbegrenzung / Bewohnerparken (orange) empfohlen. Entsprechend der vorgeschlagenen zukünftigen Preisgestaltung ist somit das Abstellen des Fahrzeugs gegen eine Gebühr von 1,00 €/ Stunde und von 4,00 €/ Tag möglich. Für die monetäre Bewirtschaftung des Parkplatzes Marienstraße ist entsprechend der Abbildung 52 die Installation von zwei neuen Parkscheinautomaten notwendig.

Zur Reduzierung von Parksuchverkehr wird auch hier für den Parkplatz Marienstraße eine Auslastungsanzeige empfohlen. Als Standort für die Auslastungsanzeige bieten sich die Breite Straße an. Somit können bei Vollausslastung des Parkplatzes Marienstraße unnötige Fahrten in das Straßennetz bzw. in die Wohngebietsstraßen vermieden werden.

Die Preisanpassungen der monetären Bewirtschaftung im Innenstadtbereich und die Empfehlung, den Parkplatz Marienstraße in die monetäre Bewirtschaftung einzubeziehen, können zu Verdrängungen des ruhenden Verkehrs aus dem Innenstadtbereich in das Leibnizviertel zur Folge haben. Die Entfernung der Innenstadt von Eberswalde bis zum Leibnizviertel ist mit der Entfernung der Innenstadt bis zum Parkplatz Marienstraße annähernd vergleichbar und fußläufig gut erreichbar. Aus diesem Grund ist eine regelmäßige Evaluierung zur Parkraumauslastung im Innenstadtbereich sowie im Leibnizviertel notwendig. Wird dabei erhöhter Parkdruck im Leibnizviertel auf Grund von Verdrängungen festgestellt, ist eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Richtung Norden zu prüfen. Eine mögliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mit Einbeziehung des Leibnizviertels ist in der Abbildung 72 dargestellt.

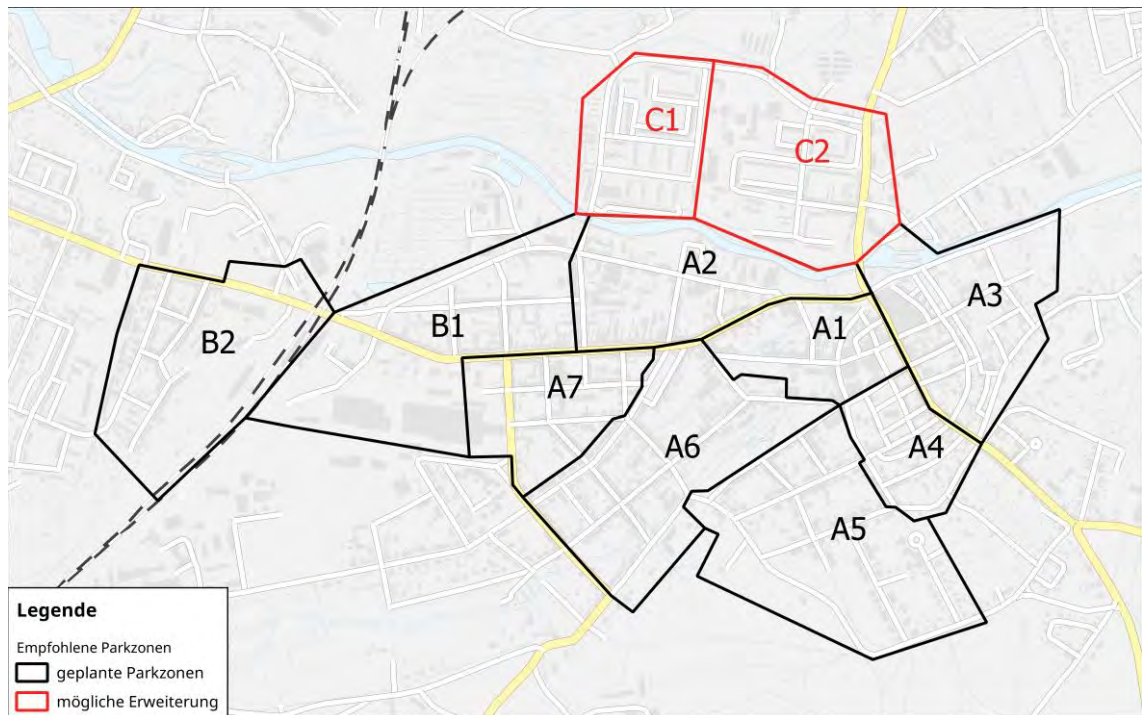


Abbildung 72: Mögliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mit Einbeziehung Leibnizviertel

Für eine mögliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Richtung Norden kann das Leibnizviertel in zwei Parkzonen (bspw. C1 und C2) unterteilt werden. Dabei können die beiden Parkzonen in Nord-Süd-Relation im Bereich der Gewerbeflächen abgegrenzt werden. Im Süden besitzen beide Parkzonen den Finowkanal als natürliche Grenze. Im Westen und im Norden verläuft die Grenze entlang der Georg-Friedrich-Hegel-Straße. Die östliche Grenze der Parkzone C2 umfasst den erweiterten Umgriff der Breiten Straße und bezieht auch Teile der Schleusenstraße ein. Im Bereich der Schleusenstraße werden bereits im Bestand Fahrzeuge gebührenfrei abgestellt, um die Innenstadt von Eberswalde zu besuchen.

Das Leibnizviertel ist vorwiegend durch Wohnbebauung (vereinzelt Gewerbeflächen) gekennzeichnet. Aus diesem Grund wird für eine mögliche zukünftige Bewirtschaftung das Mischprinzip gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (2 h) / Bewohnerparken (grün) vorgeschlagen.

Neben den beschriebenen Verdrängungen des ruhenden Verkehrs kann zukünftig aber auch der Parkdruck im Bereich der Marienstraße ansteigen. Im Besonderen vor dem Hintergrund, dass die Fläche westlich der Marienstraße (Alte Möbeltischlerei) entsprechend der infrastrukturellen Entwicklungen (Kapitel 2.4.2) als Potenzialfläche für Wohnbebauung ausgewiesen ist. Gegenwertig ist kein Bauvorhaben geplant. Sollte diese Fläche in naher Zukunft mit Wohneinheiten bebaut werden, ist ein Anstieg der Parkraumnachfrage zu erwarten. Kann diese im Rahmen einer Evaluierung nachgewiesen werden, ist für diesen Fall eine Erweiterung des Parkraumangebots im Bereich der Marienstraße zu prüfen. Dabei kann die Erweiterung des Parkraumangebots langfristig ebenfalls durch die Errichtung einer Parkpalette sowie flankierend entsprechende Mobilitätsmanagementmaßnahmen (vgl. Mobilitätsplan 2030+, Baustein IV) umgesetzt werden.

6.9 Priorisierung der Handlungserfordernisse

Die Handlungsempfehlungen sind prinzipiell für verschiedenste Zeithorizonte ausgelegt und hinsichtlich der Zielerreichung verschieden wirksam. Zur Abwägung dessen erfolgt die Priorisierung der Maßnahmen anhand einer qualitativen Bewertung. Grundlage hierfür sind die vermuteten oder beabsichtigten Wirkungen der Maßnahmen in Eberswalde. Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt anhand der Zielerreichungspotentiale und anhand des Umsetzungshorizontes. Dabei wird eine hohe Wirkung zur Zielerreichung und eine kurzfristige Umsetzbarkeit positiver bewertet als geringe Wirkungen bzw. langfristige Umsetzungshorizonte.

Zur Wirkungsabschätzung wurden den Maßnahmen folgende Zielerreichungspotenziale (im Kontext der Zielabsichten des Parkraummanagementkonzeptes) zugeordnet und folgende Punkte zugeordnet:

- hoch: Drei Punkte wurden vergeben, wenn ein Maßnahmenpaket hoch zur Erreichung der Ziele beiträgt.
- mittel: Zwei Punkt wurde vergeben, wenn ein Maßnahmenpaket teilweise zur Erreichung der Ziele beiträgt.
- gering: Ein Punkt wurde vergeben, wenn ein Maßnahmenpaket nur geringfügig zur Erreichung der Ziele beiträgt.

Auch hinsichtlich des abgeschätzten Umsetzungshorizont wurden folgende Punkte zugeordnet:

- Kurzfristig: Drei Punkte wurden vergeben, wenn ein Maßnahmenpaket zeitnah (bis 3 Jahre) umgesetzt werden kann.
- Mittelfristig: Zwei Punkt wurde vergeben, wenn ein Maßnahmenpaket mittelfristig (bis 3 - 10 Jahre) umgesetzt werden kann.
- Langfristig: Ein Punkt wurde vergeben, wenn ein Maßnahmenpaket sehr lang zum Umsetzung (> 10 Jahre) dauert.

Anhand der erreichten Gesamtanzahl erfolgte die Zuordnung zum Gesamtpriorität und unterteilt sich nach folgenden Punkten:

- Hoch: Maßnahmenpakete mit einer Gesamtpunkteanzahl von fünf bis sechs.
- Mittel: Maßnahmenpakete mit einer Gesamtpunkteanzahl von drei bis vier.
- Gering: Maßnahmenpakete mit einer Gesamtpunkteanzahl von ein bis zwei.

Die folgende Tabelle fasst die Einschätzungen der Zielerreichungspotentiale und Umsetzungshorizonte, einschließlich der abgeleiteten Gesamtpriorität, den Maßnahmenpaketen zu.

Maßnahmenpaket	Zielerreichungspotential	Umsetzungshorizont	Gesamtpriorität
Bewohnerparken	Hoch (3)	Mittelfristig (2)	Hoch (5)
Öffentliches Parken	Hoch (3)	Kurzfristig (3)	Hoch (6)
Gewerbeparken	Gering (1)	Mittelfristig (2)	Mittel (3)
Wirtschaft und Einzelhandel	Mittel (2)	Langfristig (1)	Mittel (3)
Fahrradparken	Mittel (2)	Mittelfristig (2)	Mittel (4)
Verkehrssicherheit	Gering (1)	Langfristig (1)	Gering (2)
Barrierefreiheit	Gering (1)	<u>mittelfristig (2)</u>	<u>Mittel (3)</u>
Bahnhof	Mittel (2)	Mittelfristig (2)	Mittel (4)
Marienstraße	Mittel (2)	kurzfristig (3)	Hoch (5)

Tabelle 21: Priorisierung der Maßnahmen

Daraus wird ersichtlich, dass die höchste Priorität die Maßnahme zum öffentlichen Parken hat. Zur Wirksamkeit des Parkraumkonzeptes geht allerdings auch die Maßnahme zum Bewohnerparken und die Maßnahmen zum Parkplatz Marienstraße einher und sollte in diesem Zusammenhang gleichzeitig angepasst werden. Zu den Maßnahmen mit mittelmäßiger Priorität ist das Gewerbe- und Fahrradparken, die Wirtschaftsförderung und die Anpassungen im Zusammenhang mit den Parkierungseinrichtungen im Umfeld des Bahnhofes zu bewerten. Untergeordnete Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Parkraumkonzeption eine eher untergeordnete Rolle spielen ist die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Sie sind vermehrt als verkehrliche und städtebauliche Schwerpunkte zu sehen, die aber einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätswende leisten.

Gemäß den ermittelten Prioritäten sollte eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen für die Bereiche öffentliches Parken und Bewohnerparken angestrebt werden. Das bedeutet im engeren Sinne, dass nach dem Beschluss des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 durch die Stadtverordnetenversammlung, in einem ersten Schritt eine auf dem Konzept basierende Gebührenordnung zu erarbeiten und zu beschließen ist. Parallel dazu wird die Ausschreibung ggf. weiterer Planungs- und Umsetzungsleistungen bzw. die Anschaffung der notwendigen Beschilderung und Parkscheinautomaten empfohlen. Sind alle Grundvoraussetzungen erfüllt, kann die notwendige verkehrsrechtliche Anordnung erfolgen, d.h. mit der Umsetzung der Maßnahmen ab 2026 begonnen werden. In einem Zwischenschritt kann auch die bestehende Beschilderung, hinsichtlich der neu auszuweisenden Parkzonen, angepasst werden, bevor abschließend eine zonale Beschilderung in Gänze umgesetzt wird. Da eine Anpassung des bestehenden Parkleitsystems (statisch in teildynamisch) weiterer Untersuchung bedarf, sollte eine Umsetzung in einem zweiten Schritt ab 2028 erfolgen.

6.10 Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen

Mit dem Parkraumkonzept 3.0 wird in Eberswalde die Parkraumbewirtschaftung zum zentralen Instrument der nachhaltigen Mobilität. Die vorgestellten Maßnahmen zielen darauf ab das Angebot integral zu optimieren und unter Einbeziehung aller Akteure und Nutzer den Stadtraum zukunftsweisend zu gestalten. Im Detail werden die Position der Bewohner durch umfassende Parkprivilegien und die Neuausrichtung der Parkraumzonen gestärkt. Nebenbei reduziert sich so der Parkdruck, der Parksuchverkehr und der Weg vom Abstellort zur Wohnung. Es wird ein System von fairen, gleichgroßen Parkzonen eingeführt, welches flexible Anpassungen sowohl kurz- als auch langfristig ermöglicht. Mit der gleichen Zielstellung wurde die Parkraumbewirtschaftung umfassend überarbeitet und an die veränderten Bedingungen angepasst. Langzeitparkmöglichkeiten wurden geschaffen, die Wertschätzung für den Stadtraum erhöht und der Umweltverbund gestärkt. Die integrale Denkweise des Parkraumkonzeptes 3.0 hält dabei Empfehlungen und Maßnahmen sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Radverkehr, die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit bereit. So wurden Hinweise erarbeitet, um die Position der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu stärken und gleichzeitig die Bedarfe der Wirtschaft und des Einzelhandels gewahrt und mittels Maßnahmen wie des Gewerbeparkausweises [bzw. den Sonderparkberechtigungen für soziale Dienste, freiberufliche Hebammen und Handwerker](#) sogar verbesserte Umstände geschaffen. Schließlich wurden mit den Maßnahmenpaketen Bahnhof und Marienstraße ganz konkrete Einzelmaßnahmen benannt und projiziert. Somit werden die Belange aller Nutzergruppen berücksichtigt, die Stadt nachhaltig in die Zukunft geführt und die Wahrnehmung des Stadtraumes positiv beeinflusst.

Nachfolgend werden noch einmal die wesentlichen Anpassungen aus der bestehende Parkraumbewirtschaftung mit der empfohlenen Parkraumbewirtschaftung gegenübergestellt.

Bestand	Empfehlung
- 3 sehr große und relativ unflexible Parkzonen	- 9 kleinere Parkzonen mit Erweiterung in Richtung Westend und mit der Möglichkeit schnell und mit geringen Aufwand Anpassungen vorzunehmen
- 4 verschiedene Bewirtschaftungsformen	- 5 verschiedene Bewirtschaftungsformen mit Bewohnerparken im Stadtzentrum und Berücksichtigung von zusätzlichen Langzeitstellplätzen
- wiederkehrende Beschilderung in allen Straßen (hoher Beschilderungsaufwand)	- zonale Beschilderung nur in den Zufahrten bzw. bei Abweichung (geringer Beschilderungsaufwand)
- statisches Parkleitsystem mit einem hohen Anteil von Parksuchverkehr	- statisches Parkleitsystem mit Auslastungsanzeige für die Parkierungseinrichtung Marienstraße und Bahnhofsbereich einschl. Par-

king-App (langfristig) und geeigneter Sensortechnik

- günstige Preisgestaltung der Parkgebühren mit erhöhter Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum
- keine Erleichterungen zum Abstellen der Fahrzeuge von Handwerkern, sozialen Diensten oder von Lieferverkehr
- eher untergeordnete Rolle des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)
- Verbesserungspotential in der Straßenraumgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen und defizitärer Behindertenstellplätze
- angepasste bedarfsgerechte Preisgestaltung der Parkgebühren mit beabsichtigter niedrigerer Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum (Vorzug: private Stellplätze)
- Sonderparkausweis für Handwerker und soziale Dienste sowie Einrichtung von Lieferzonen
- Stärkung und mindestens Gleichberechtigung des Umweltverbundes mit dem motorisierten Individualverkehr
- richtlinienkonforme Umgestaltung der Querungsstellen (vorgezogener Seitenraum, taktile Elemente usw.) und sichere Behindertenstellplätze

6.11 Evaluierung

Eine Evaluierung des vorliegenden Parkraummanagementkonzeptes Parken 3.0, hinsichtlich der umgesetzten Maßnahmen, ist für eine qualitative und bedarfsgerechte Parkraumbewirtschaftung in Eberswalde maßgebend. Hierbei gilt es insbesondere mögliche Verlagerungseffekte, strukturelle Veränderungen oder sich geänderte Nutzungsansprüche zu berücksichtigen und gegebenenfalls systemdefiniert und integrierte Maßnahmen/Anpassungen (wie zum Beispiel Anpassung der Parkraumbewirtschaftungszonen oder -formen, Gebühren) vorzunehmen.

Für die Evaluierung wird ein Zeitraum aller 4 Jahre vorgeschlagen, wobei die 1. Evaluierung bereits nach 2 Jahren erfolgen sollte. Zusätzlich wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien (wie zum Beispiel die Nutzung des Gratistickets, Anzahl der Bewohnerparkausweise, Regelverstöße, etc.) vorgeschlagen.

Anlagenverzeichnis

1	Fotodokumentation	Seite 122 - 129
2	Parkraumerhebung	Seite 130 - 177
2.1	Fotodokumentation der Parkraumerhebung	Seite 131 - 134
2.2	Formen der Parkraumbewirtschaftung und Parkraumangebot	Seite 135
2.3	Parkraumnachfrage und Auslastung in den bestehenden Bewirtschaftungszonen am Behördentag (25.04.2023)	Seite 136 - 143
2.3.1	<i>Erhebungsintervall von 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr</i>	<i>Seite 136</i>
2.3.2	<i>Erhebungsintervall von 08:00 Uhr bis 10:00 Uhr</i>	<i>Seite 137</i>
2.3.3	<i>Erhebungsintervall von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr</i>	<i>Seite 138</i>
2.3.4	<i>Erhebungsintervall von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr</i>	<i>Seite 139</i>
2.3.5	<i>Erhebungsintervall von 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr</i>	<i>Seite 140</i>
2.3.6	<i>Erhebungsintervall von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr</i>	<i>Seite 141</i>
2.3.7	<i>Erhebungsintervall von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr</i>	<i>Seite 142</i>
2.3.8	<i>Durchschnittliche Auslastung</i>	<i>Seite 143</i>
2.4	Parkraumnachfrage und Auslastung in den bestehenden Bewirtschaftungszonen in der Nacht (26.04.2023) zwischen 02:00 Uhr bis 04:00 Uhr	Seite 144
2.5	Parkraumnachfrage und Auslastung in den bestehenden Bewirtschaftungszonen am Normalwerktag (26.04.2023)	Seite 145 - 152
2.5.1	<i>Erhebungsintervall von 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr</i>	<i>Seite 145</i>
2.5.2	<i>Erhebungsintervall von 08:00 Uhr bis 10:00 Uhr</i>	<i>Seite 146</i>
2.5.3	<i>Erhebungsintervall von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr</i>	<i>Seite 147</i>
2.5.4	<i>Erhebungsintervall von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr</i>	<i>Seite 148</i>
2.5.5	<i>Erhebungsintervall von 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr</i>	<i>Seite 149</i>
2.5.6	<i>Erhebungsintervall von 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr</i>	<i>Seite 150</i>
2.5.7	<i>Erhebungsintervall von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr</i>	<i>Seite 151</i>
2.5.8	<i>Durchschnittliche Auslastung am Behördentag</i>	<i>Seite 152</i>

2.6	Parkraumnachfrage und Auslastung in der Innenstadt (verdichtete Erhebung im 20-Minuten-Takt) am Behördentag (25.04.2023)	Seite 153 - 164
2.6.1	Erhebungsintervall von 08:00 Uhr bis 08:20 Uhr	Seite 153
2.6.2	Erhebungsintervall von 08:20 Uhr bis 08:40 Uhr	Seite 154
2.6.3	Erhebungsintervall von 08:40 Uhr bis 09:00 Uhr	Seite 155
2.6.4	Erhebungsintervall von 09:00 Uhr bis 09:20 Uhr	Seite 156
2.6.5	Erhebungsintervall von 09:20 Uhr bis 09:40 Uhr	Seite 157
2.6.6	Erhebungsintervall von 09:40 Uhr bis 10:00 Uhr	Seite 158
2.6.7	Erhebungsintervall von 10:00 Uhr bis 10:20 Uhr	Seite 159
2.6.8	Erhebungsintervall von 10:20 Uhr bis 10:40 Uhr	Seite 160
2.6.9	Erhebungsintervall von 10:40 Uhr bis 11:00 Uhr	Seite 161
2.6.10	Erhebungsintervall von 11:00 Uhr bis 11:20 Uhr	Seite 162
2.6.11	Erhebungsintervall von 11:20 Uhr bis 11:40 Uhr	Seite 163
2.6.12	Erhebungsintervall von 11:40 Uhr bis 12:00 Uhr	Seite 164
2.7	Parkraumnachfrage und Auslastung in der Innenstadt (verdichtete Erhebung im 20-Minuten-Takt) am Normalwerktag (25.04.2023)	Seite 165 -
2.7.1	Erhebungsintervall von 08:00 Uhr bis 08:20 Uhr	Seite 165
2.7.2	Erhebungsintervall von 08:20 Uhr bis 08:40 Uhr	Seite 166
2.7.3	Erhebungsintervall von 08:40 Uhr bis 09:00 Uhr	Seite 167
2.7.4	Erhebungsintervall von 09:00 Uhr bis 09:20 Uhr	Seite 168
2.7.5	Erhebungsintervall von 09:20 Uhr bis 09:40 Uhr	Seite 169
2.7.6	Erhebungsintervall von 09:40 Uhr bis 10:00 Uhr	Seite 170
2.7.7	Erhebungsintervall von 10:00 Uhr bis 10:20 Uhr	Seite 171
2.7.8	Erhebungsintervall von 10:20 Uhr bis 10:40 Uhr	Seite 172
2.7.9	Erhebungsintervall von 10:40 Uhr bis 11:00 Uhr	Seite 173
2.7.10	Erhebungsintervall von 11:00 Uhr bis 11:20 Uhr	Seite 174
2.7.11	Erhebungsintervall von 11:20 Uhr bis 11:40 Uhr	Seite 175
2.7.12	Erhebungsintervall von 11:40 Uhr bis 12:00 Uhr	Seite 176

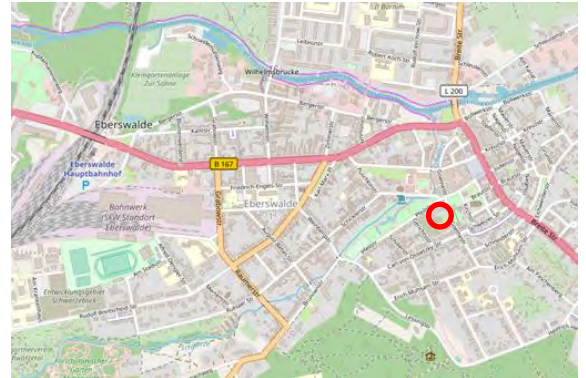
2.8	Ermittelte Falschparker während der Parkraumerhebung	Seite 177 - 179
2.8.1	<i>Falschparker am Behördentag</i>	Seite 177
2.8.2	<i>Falschparker in der Nacht</i>	Seite 178
2.8.3	<i>Falschparker am Normalwerktag</i>	Seite 179
3.	Handlungsempfehlung	Seite 180 - 188
3.1	<i>Übersichtskarte mit empfohlener Parkraumbewirtschaftungsformen</i>	Seite 181
3.2	<i>Steckbrief Bewohnerparken</i>	Seite 182
3.3	<i>Steckbrief Öffentliches Parken</i>	Seite 183-184
3.4	<i>Steckbrief Gewerbeparken</i>	Seite 185
3.5	<i>Steckbrief Wirtschaft und Einzelhandel</i>	Seite 186
3.6	<i>Steckbrief Fahrradparken</i>	Seite 187
3.7	<i>Steckbrief Verkehrssicherheit</i>	Seite 188
3.8	<i>Steckbrief Barrierefreiheit</i>	Seite 189
3.9	Steckbrief Einzelmaßnahmen	Seite 190 - 191
3.9.1	<i>Steckbrief Bahnhof</i>	Seite 190
3.9.2	<i>Steckbrief Marienstraße</i>	Seite 191

Anlage 1: Fotodokumentation (19.06.2019)

Parkhaus Kreisverwaltung Goethestraße/Pfeilstraße



Einfahrt/ Ausfahrt Goethestraße



Lage im Planungsgebiet



Pkw-Stellplätze



Reservierte Car-Sharing-Stellplätze



Pfeilstraße, Blickrichtung Südwest

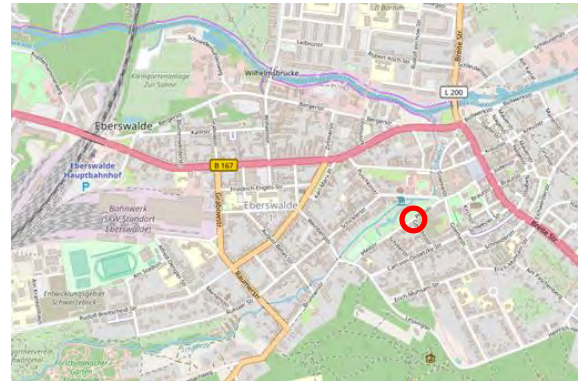


Reservierte Behinderten-Stellplätze an der Einfahrt

Pfeilstraße



Blickrichtung Südwest



Lage im Planungsgebiet



Blickrichtung Schillerstraße

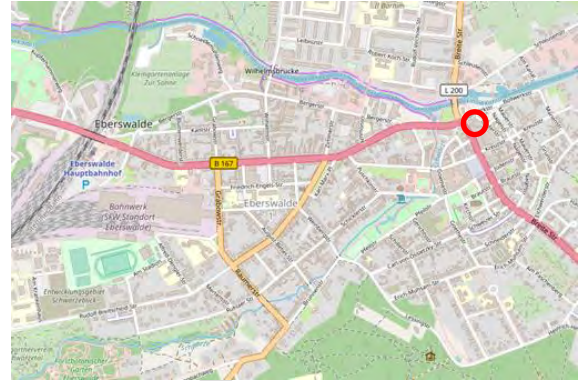


Blickrichtung Nordost

Parkhauses Rathauspassage



Parkstand



Lage im Planungsgebiet



Dachdeck

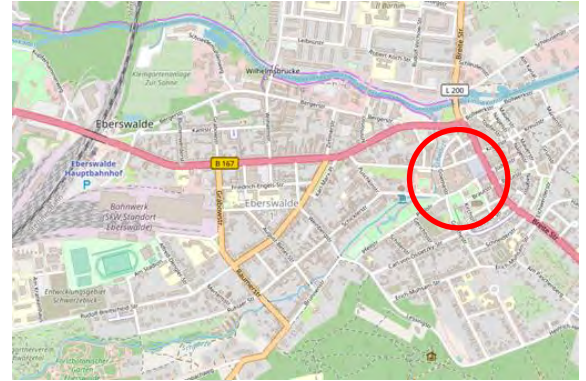


Wegweisung und Einfahrt

Innenstadt



Friedrich-Ebert-Straße, Blickrichtung Nordost



Lage im Planungsgebiet



Friedrich-Ebert-Straße, Blickrichtung Südwest



Kreuzstraße, Blickrichtung Nordost



Schicklerstraße, Blickrichtung West



Schicklerstraße/Weinbergstraße, Blickrichtung Nordost



Friedrich-Ebert-Straße, Blickrichtung Ost



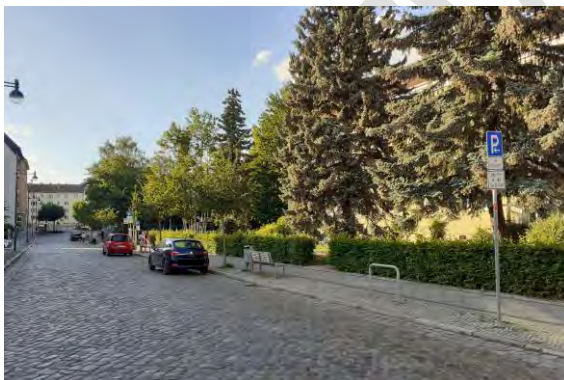
Friedrich-Ebert-Straße/Michaelisstraße, Blickrichtung Nord



Friedrich-Ebert-Straße, Blickrichtung West



Friedrich-Ebert-Straße/Goethestraße, Blickrichtung Nord



Puschkinstraße, Blickrichtung Nordwest

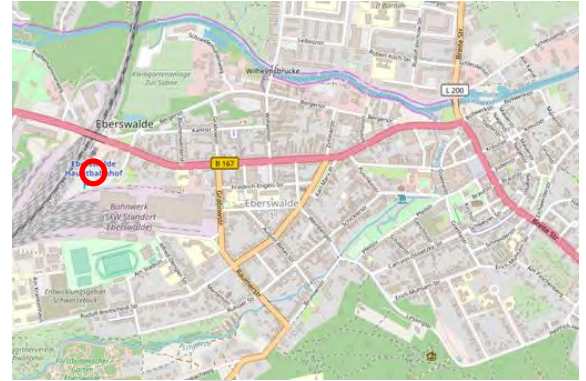


Steinstraße, Blickrichtung Südwest

Bahnhof



Fahrradabstellanlage am Bahnhof



Lage im Planungsgebiet



Parkplatz am Bahnhof



Parkplatz am Bahnhof



Fahrradabstellanlage am Bahnhof

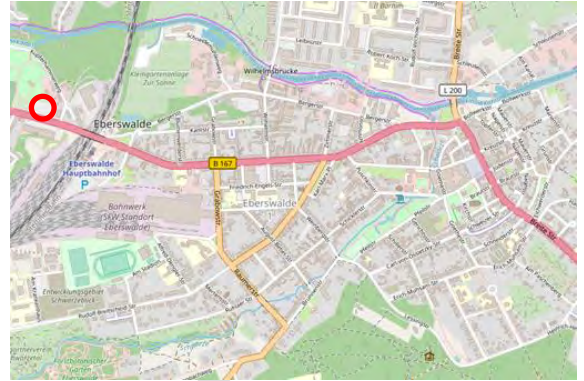


Blick auf den Bahnhofsring

Parkplatz am alten Busbahnhof



Blick vom Parkplatz



Lage im Planungsgebiet



Blick auf den Parkplatz



Blick auf den Parkplatz



Wegweisung auf der gegenüberliegenden Straßenseite



Blick auf den Parkplatz

Parkplatz Marienstraße



Beschilderung Parkplatz Marienstraße



Lage im Planungsgebiet



Marienstraße Blickrichtung Südost



Blick auf den Parkplatz



Parkständen mit Elektroladesäulen



Querungshilfe Marienstraße

Anlage 2: Parkraumerhebung

ENTWURF

Anlage 2.1: Fotodokumentation der Parkraumerhebung

Erhebungsdurchführung



Befahrung des Untersuchungsgebietes



Ausmessen der Parkplätze



Erhebung mit Smartphone

Sammelanlagen



Parkplatz Kantstraße



Parkplatz Sparkasse



Parkhaus Kreisverwaltung



Reservierter Stellplatz im Parkhaus Kreisverwaltung



Parkplatz Marienstraße



Wohnmobilstellplätze Marienstraße



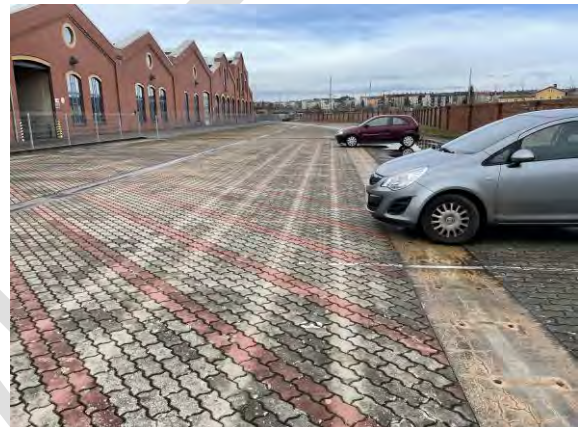
Parkplatz Bahnhof



Parkplatz Technische Werke



Parkplatz Bahnpark



Parkplatz Bahnwerk



Parkhaus Neue Apotheke

Falschparker



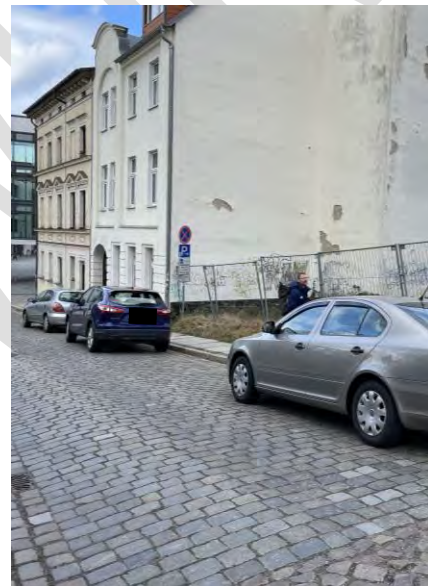
Halteverbot August-Bebel-Straße



Halteverbot Schweizer Straße



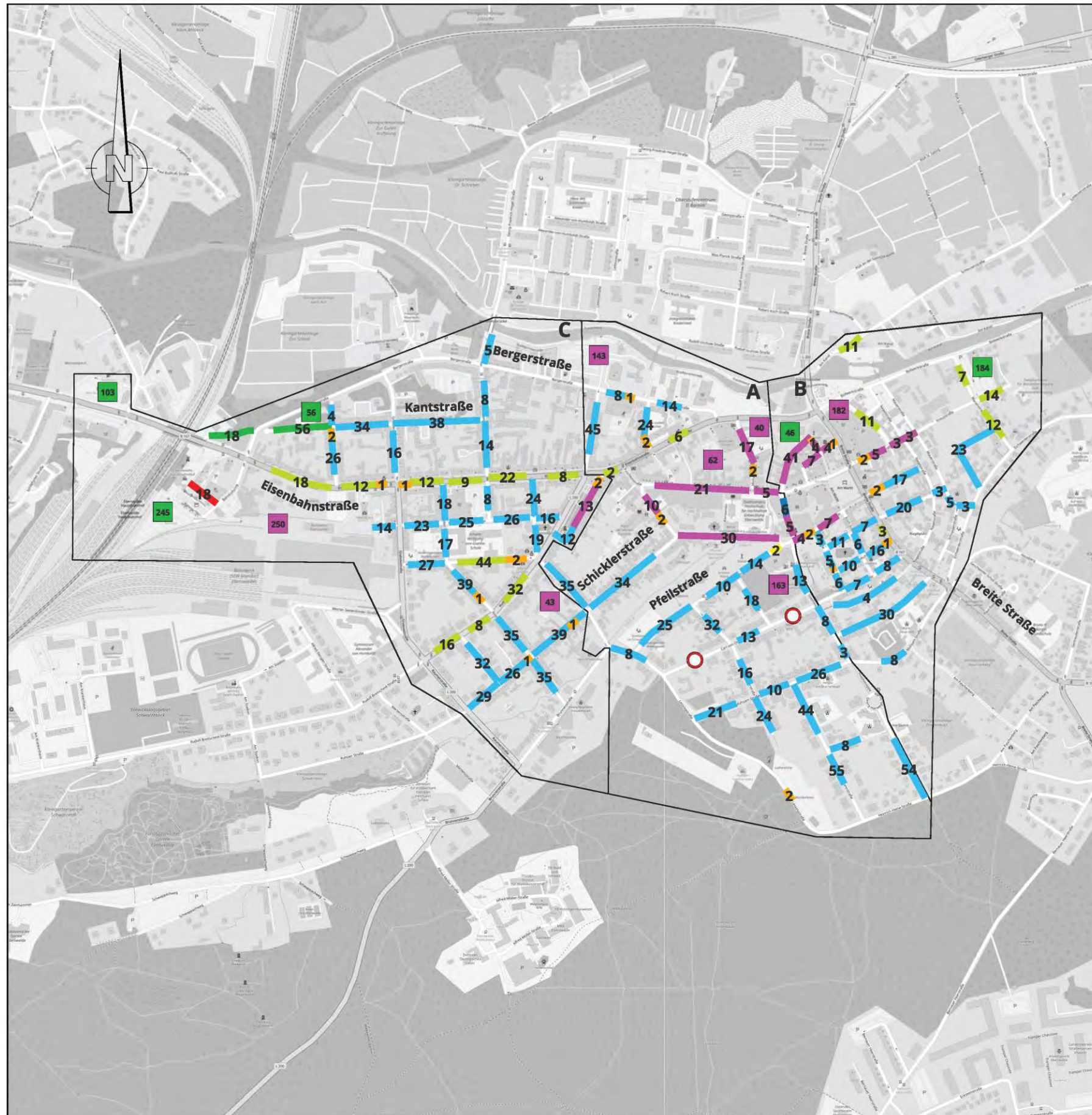
Schlecht einsehbares Halteverbot



Halteverbot Kirchstraße



Falsch geparkter Roller an E-Ladesäule



Legende:

Parkraumbewirtschaftungsformen

- gebührenfrei
- gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung
- gebührenpflichtig
- Mischprinzip gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung

Sammelanlage

183 Parkraumangebot

Sondernutzung

- Behindertenparkplatz
- E - Carsharing
- Einsatzfahrzeuge (08:00 - 18:00 Uhr)
- Kiss & Ride

Keine Identifikation

Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt

Stadt
Eberswalde

Anlage:

2.2 Formen der
Parkraumbewirtschaftung
und Parkraumangebot

Anlagenbezeichnung:

Formen der
Parkraumbewirtschaftung
und Parkraumangebot

Datum:

23.02.2024

Maßstab:

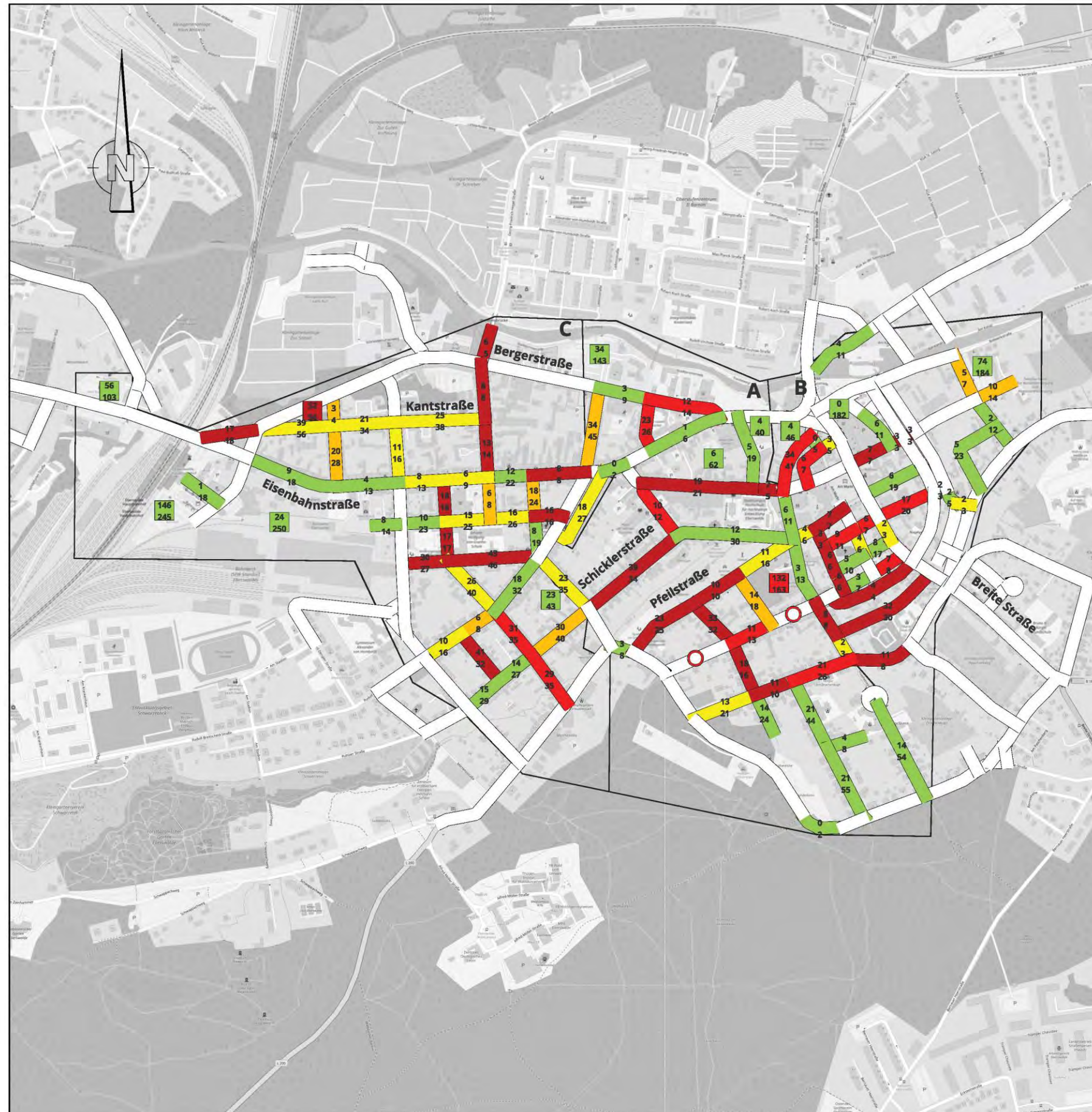
1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH

Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de

PTV GROUP



Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelegung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.3.1 Erhebungsintervall
von 06:00 Uhr
bis 08:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Behördentag
25.04.2023
06:00 - 08:00 Uhr

Datum:

23.02.2024

Maßstab:

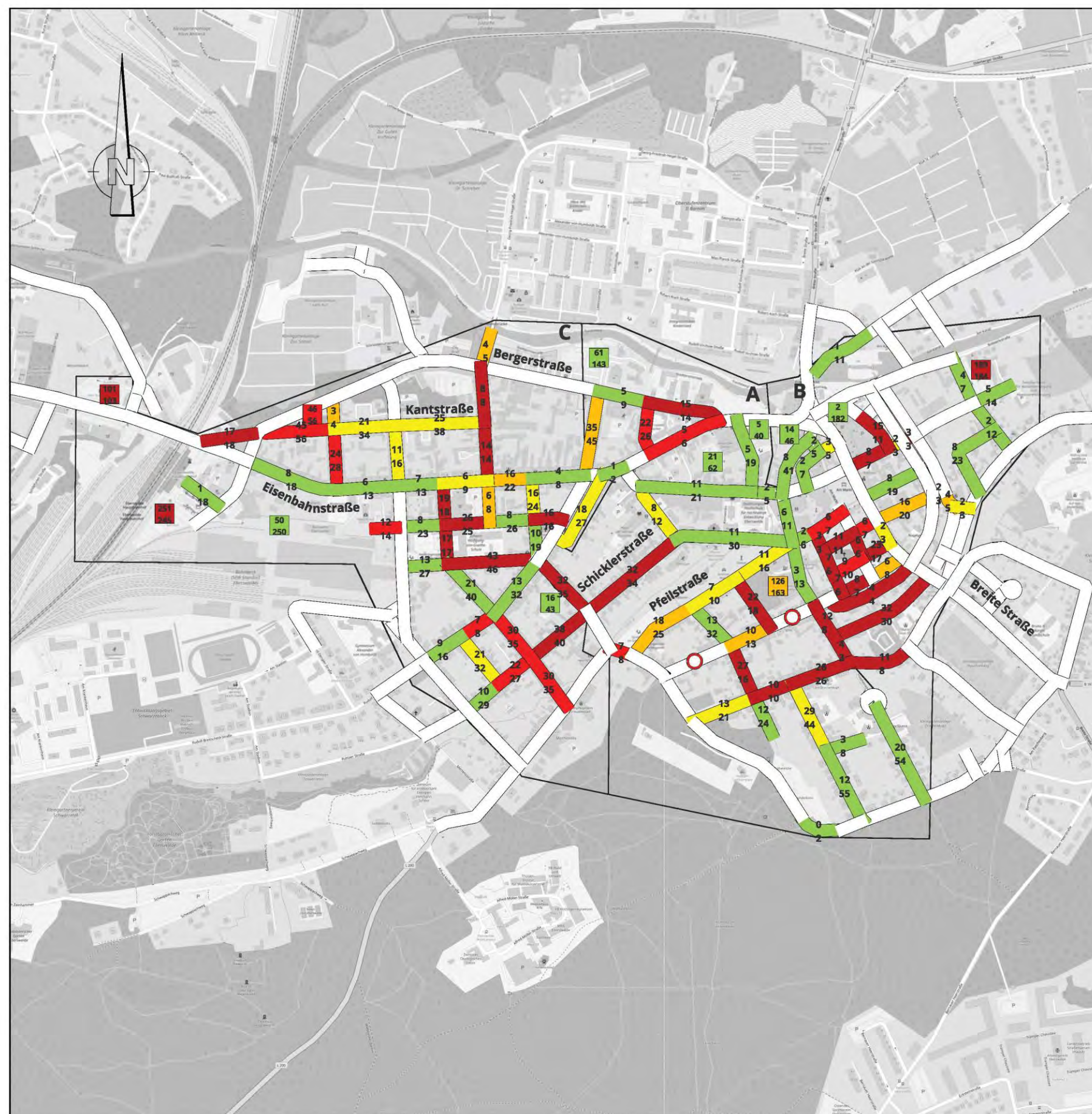
1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH

Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelegung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.3.2 Erhebungsintervall
von 08:00 Uhr
bis 10:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Behördentag
25.04.2023
08:00 - 10:00 Uhr

Datum:

23.02.2024

Maßstab:

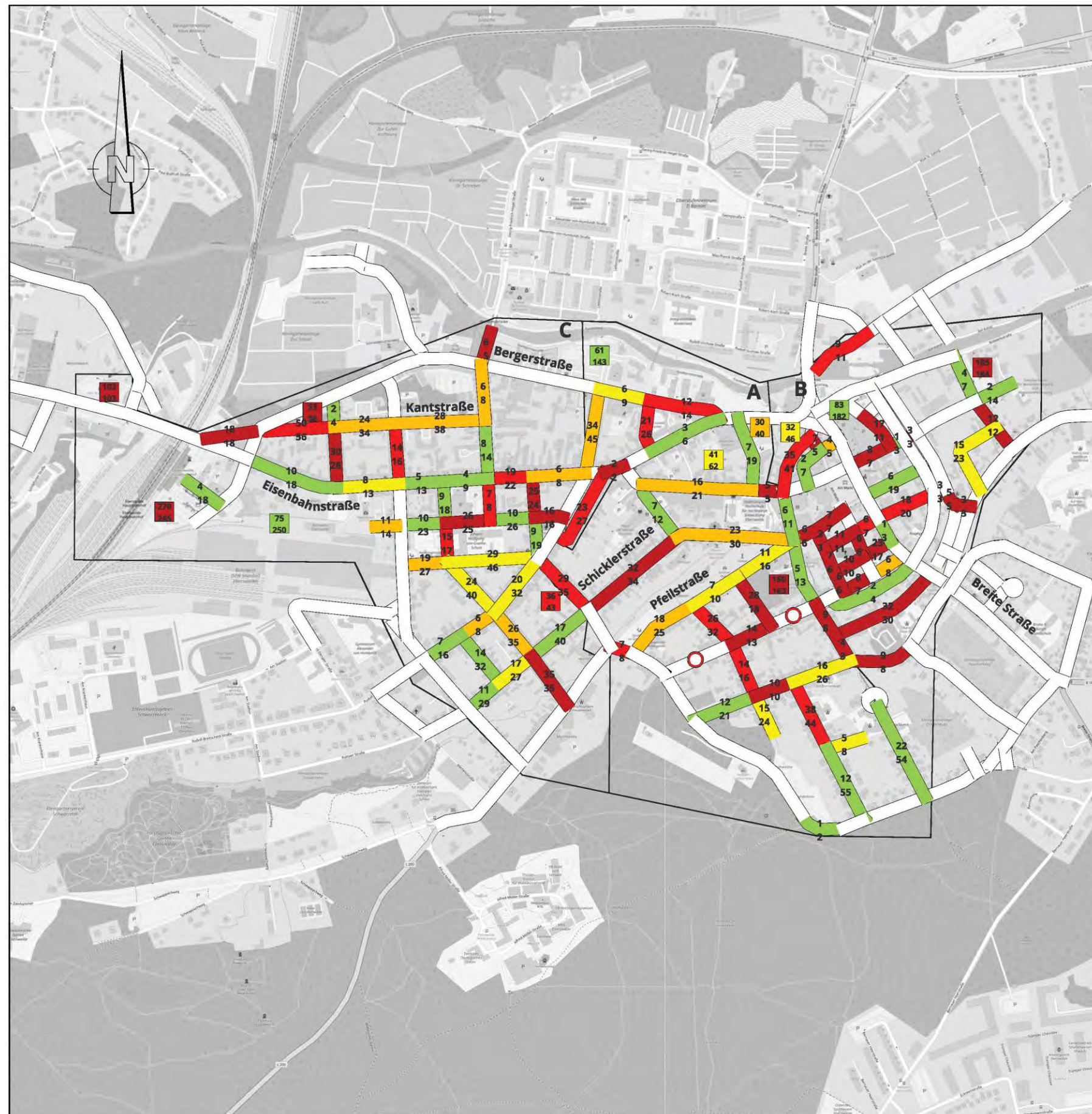
1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH

Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60

kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

○ Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.3.3 Erhebungsintervall
von 10:00 Uhr
bis 12:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Behördentag
25.04.2023
10:00 - 12:00 Uhr

Datum:

23.02.2024

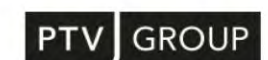
Maßstab:

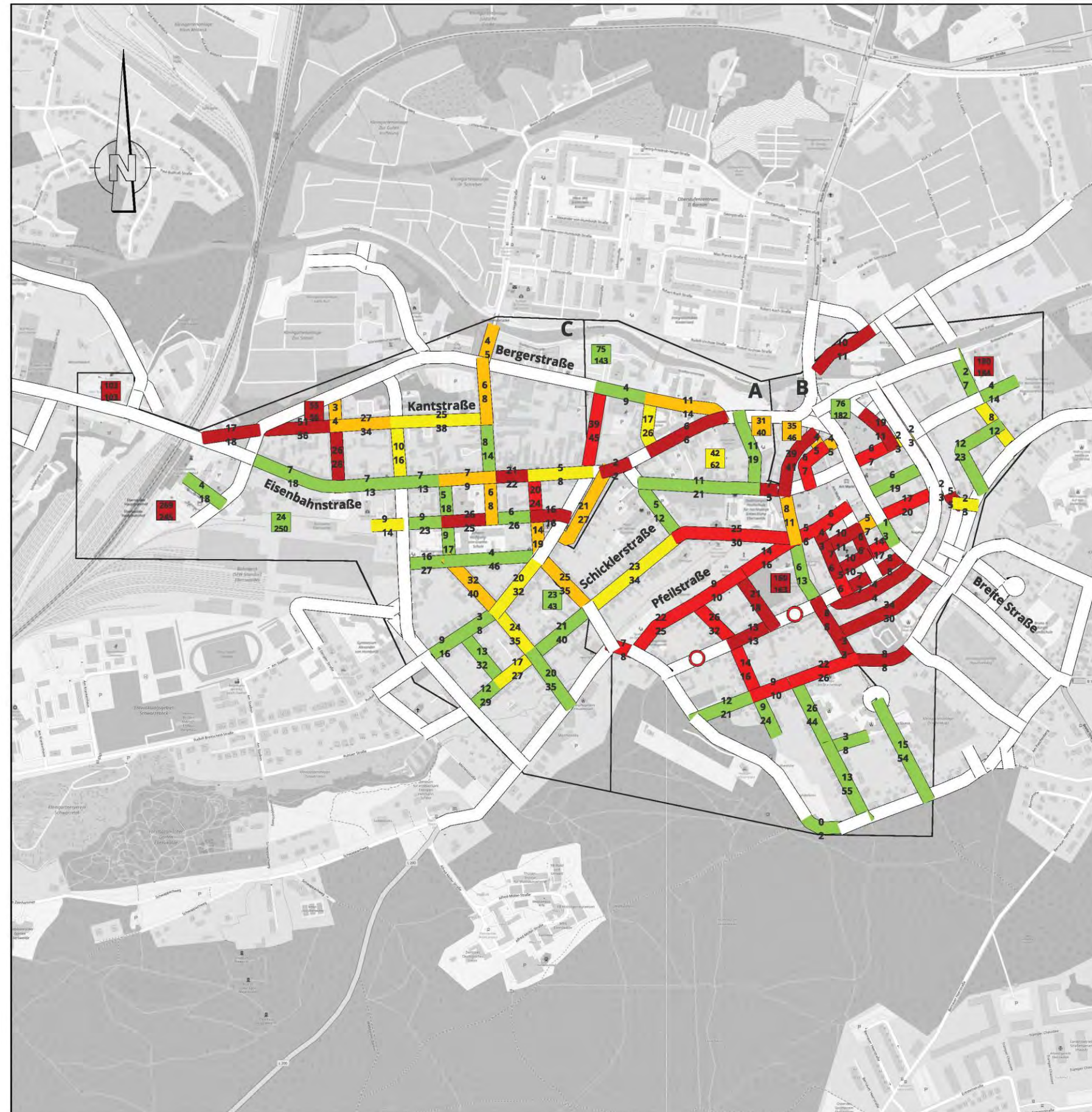
1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH

Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.3.4 Erhebungsintervall
von 12:00 Uhr
bis 14:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Behördentag
25.04.2023
12:00 - 14:00 Uhr

Datum:

23.02.2024

Maßstab:

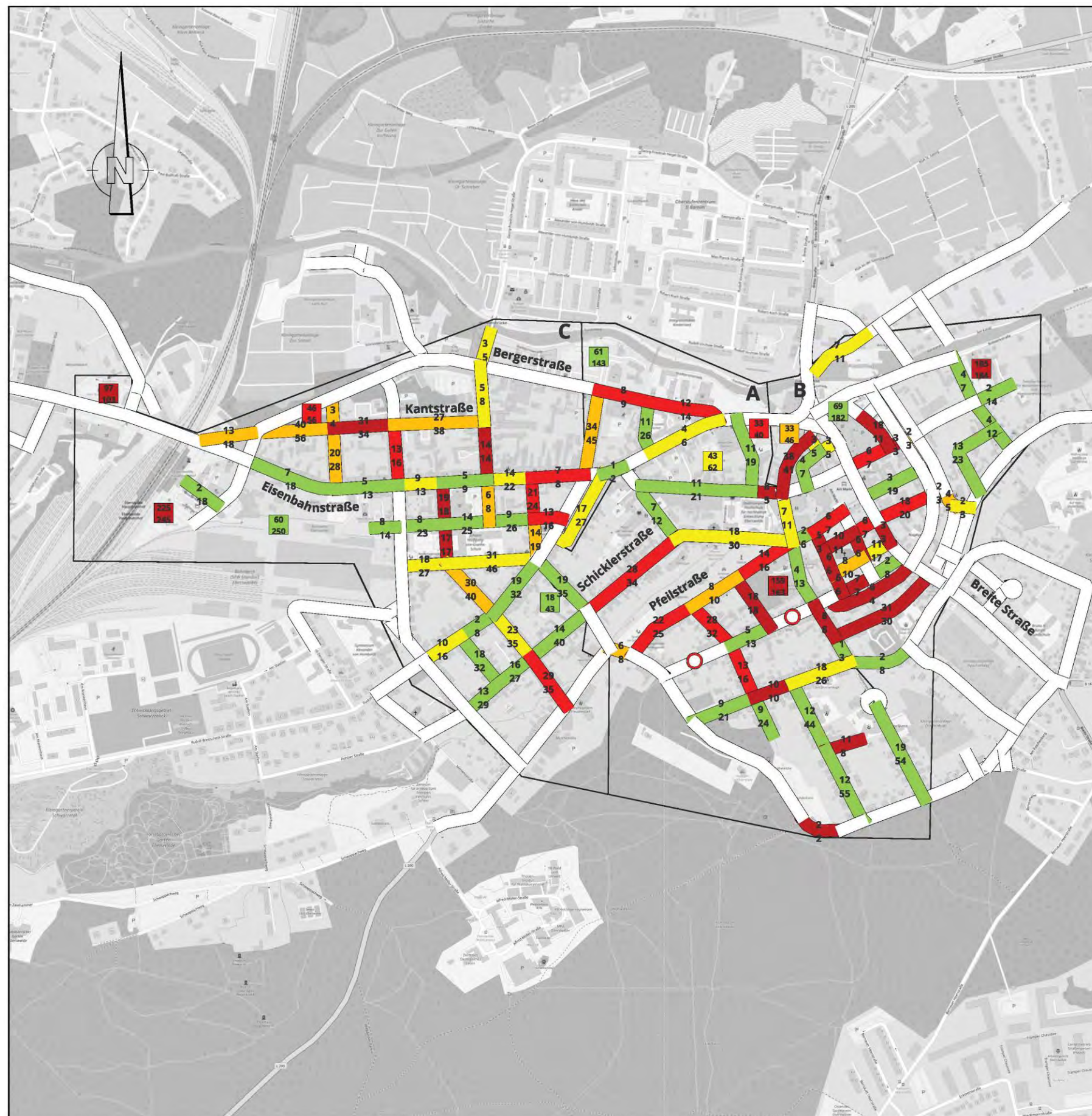
1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH

Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60

kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt

Stadt
Eberswalde 

Anlage:

2.3.5 Erhebungsintervall
von 14:00 Uhr
bis 16:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Behördentag
25.04.2023
14:00 - 16:00 Uhr

Datum:

23.02.2024

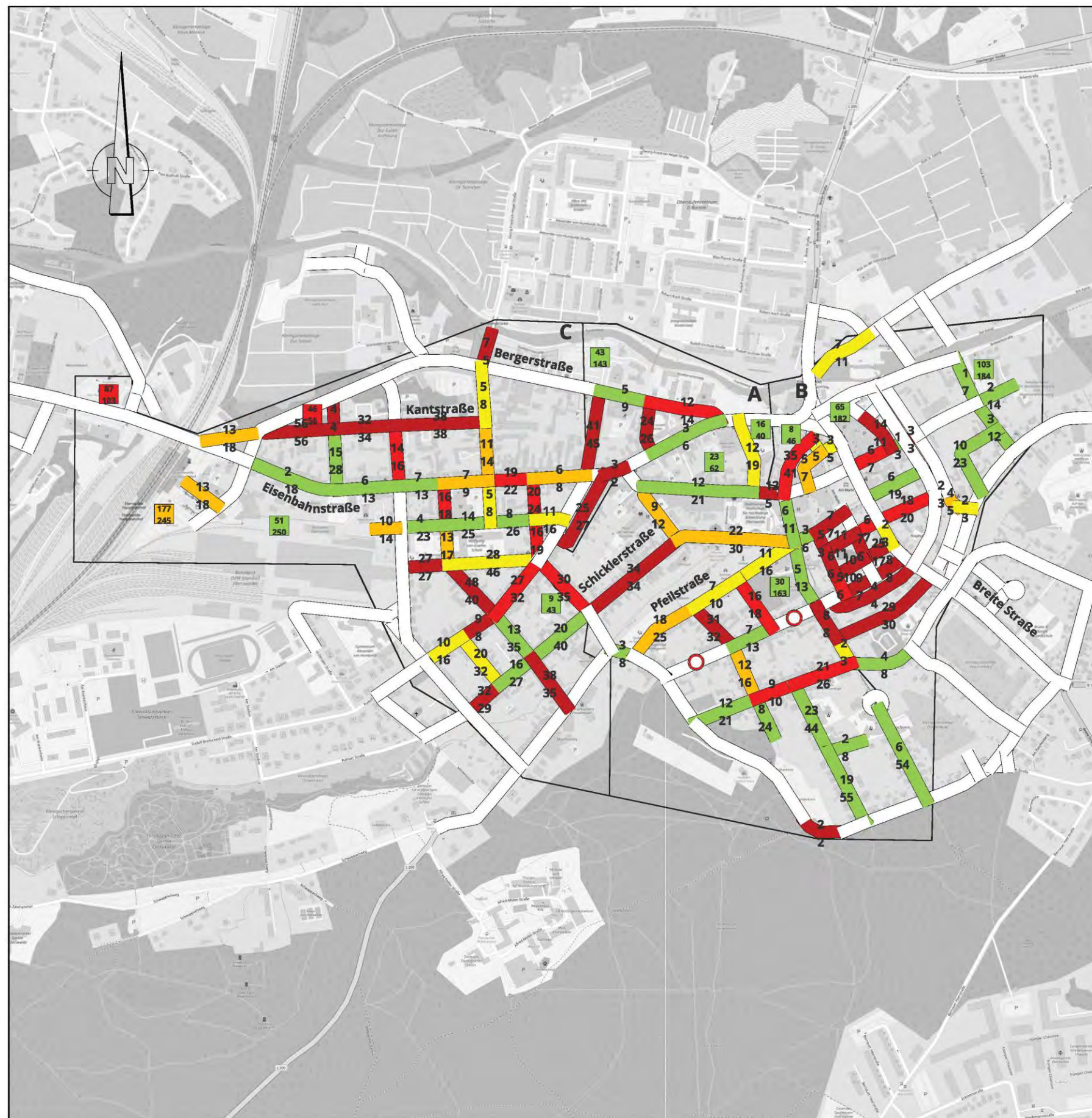
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de

PTV GROUP



Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60

kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.3.6 Erhebungsintervall
von 16:00 Uhr
bis 18:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Behördentag
25.04.2023
16:00 - 18:00 Uhr

Datum:

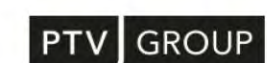
23.02.2024

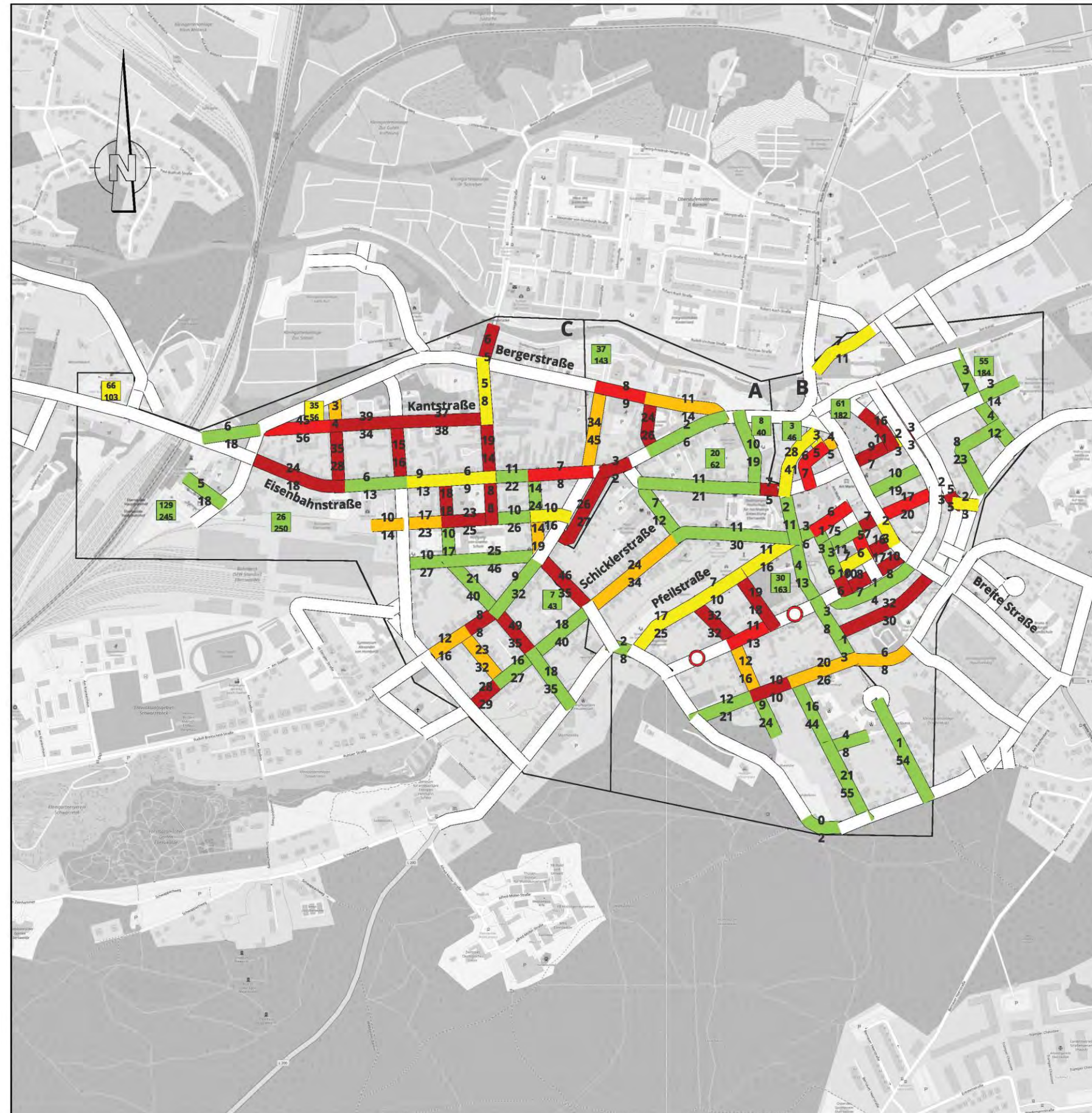
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.3.7 Erhebungsintervall
von 18:00 Uhr
bis 20:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Behördentag
25.04.2023
18:00 - 20:00 Uhr

Datum:

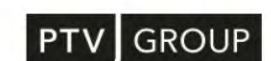
23.02.2024

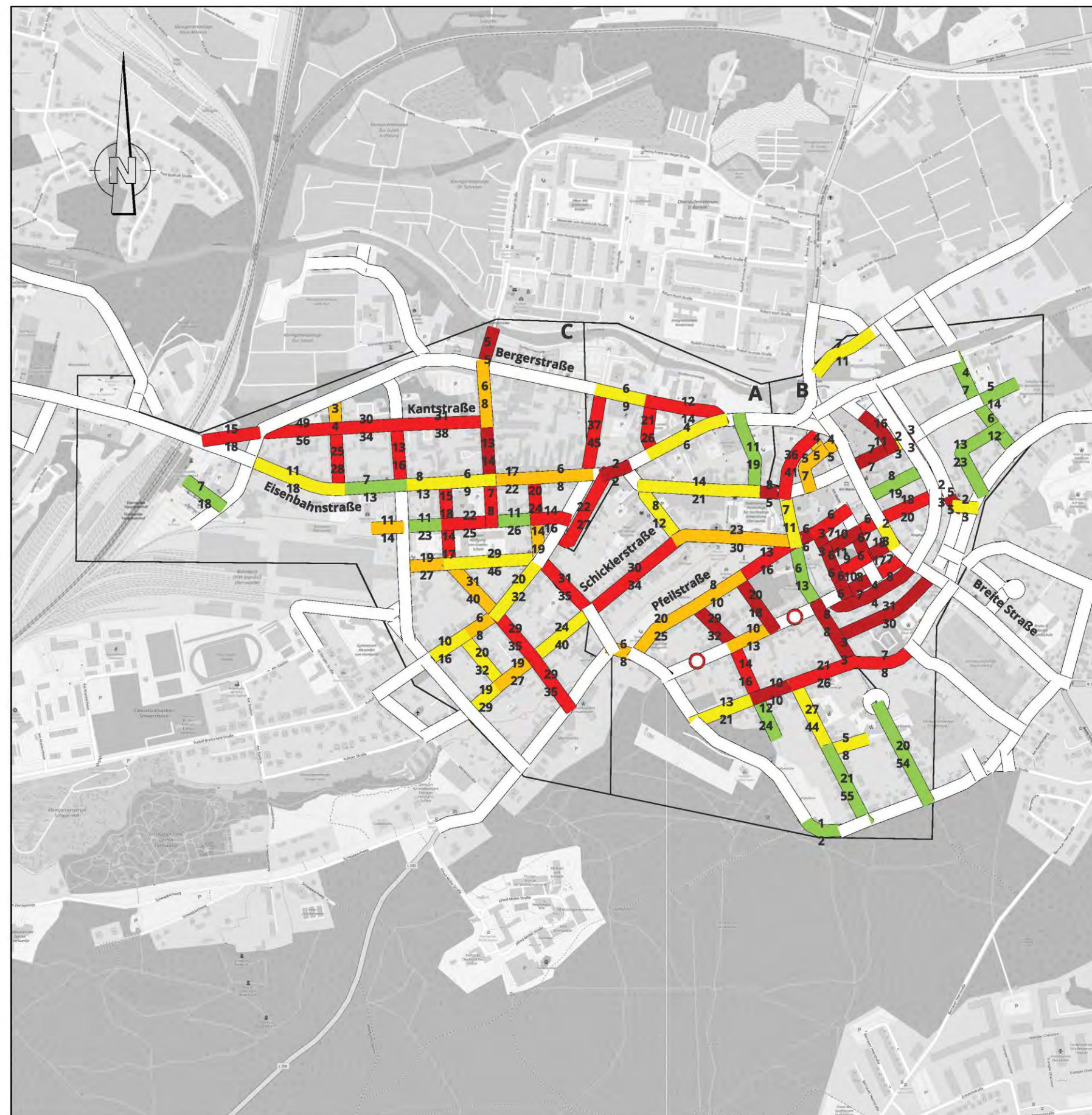
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60

kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.3.8 Durchschnittliche
Auslastung

Anlagenbezeichnung:

Durchschnittliche
Auslastung am Behördentag
25.04.2023

Datum:

23.02.2024

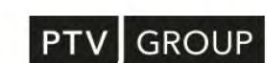
Maßstab:

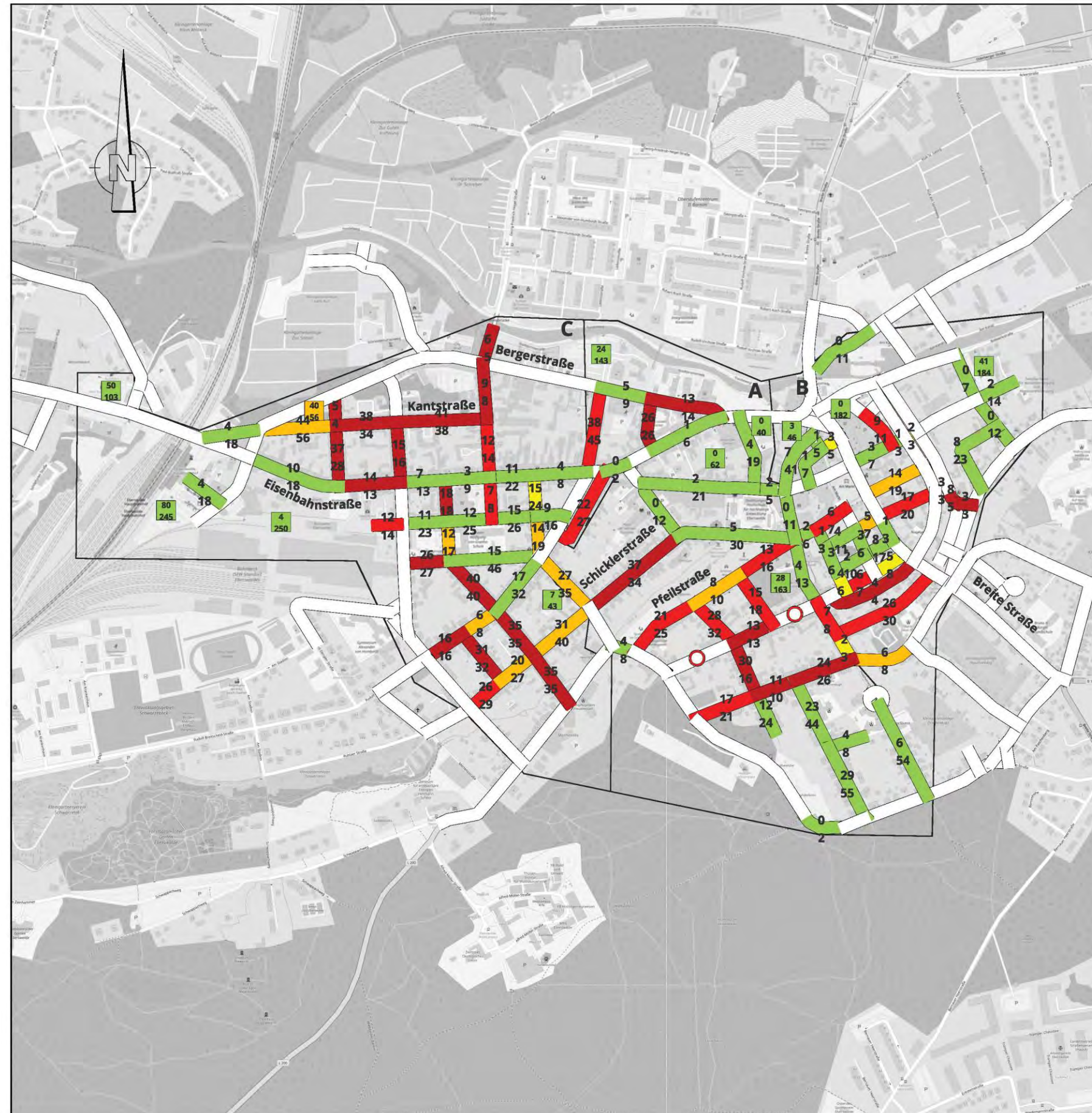
1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH

Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.4 Parkraumauslastung in
der Nacht (26.04.2023)
von 02:00 Uhr
bis 04:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Normalwerktag
26.04.2023
02:00 - 04:00 Uhr

Datum:

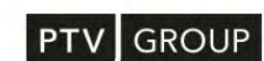
23.02.2024

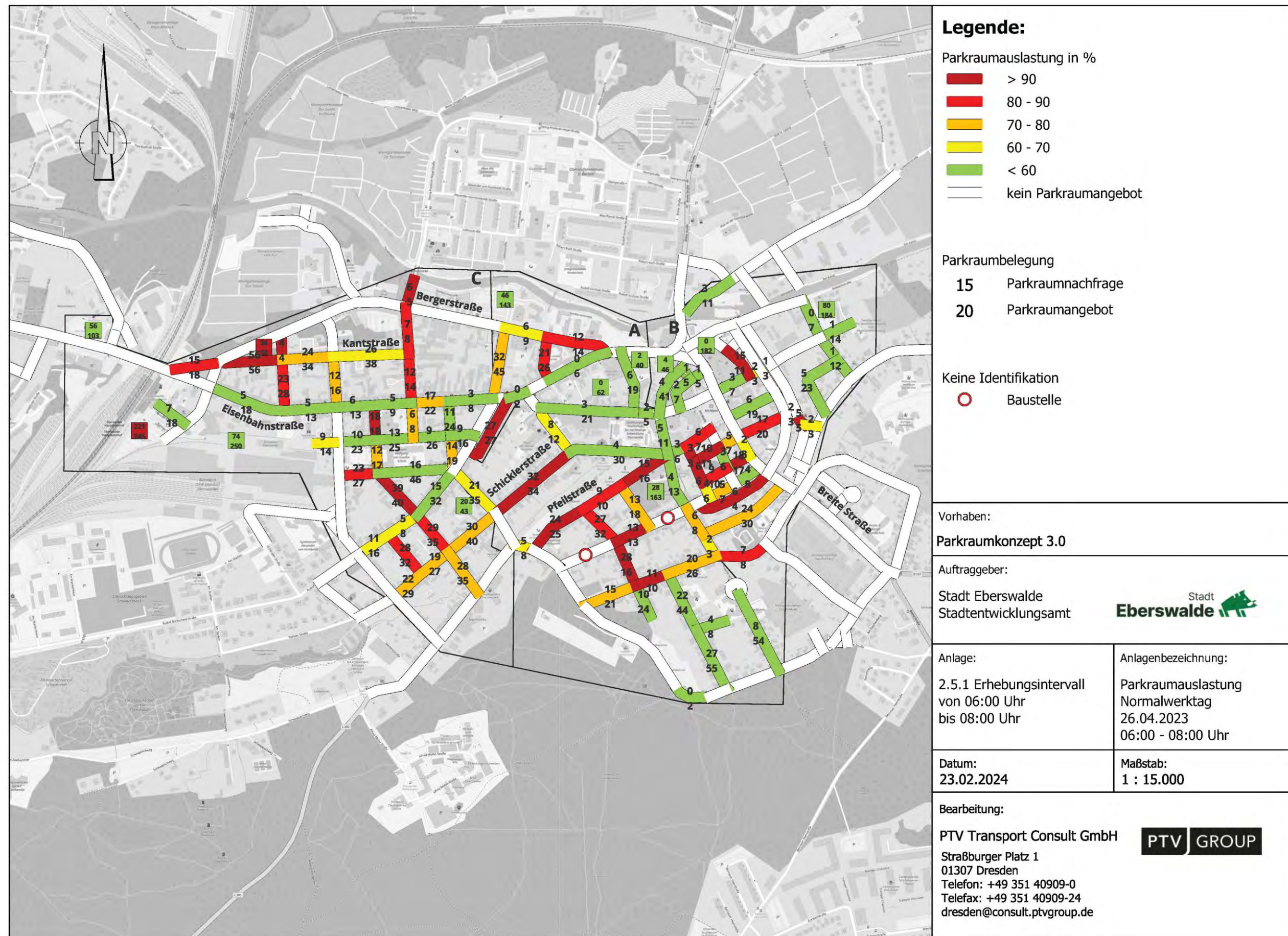
Maßstab:

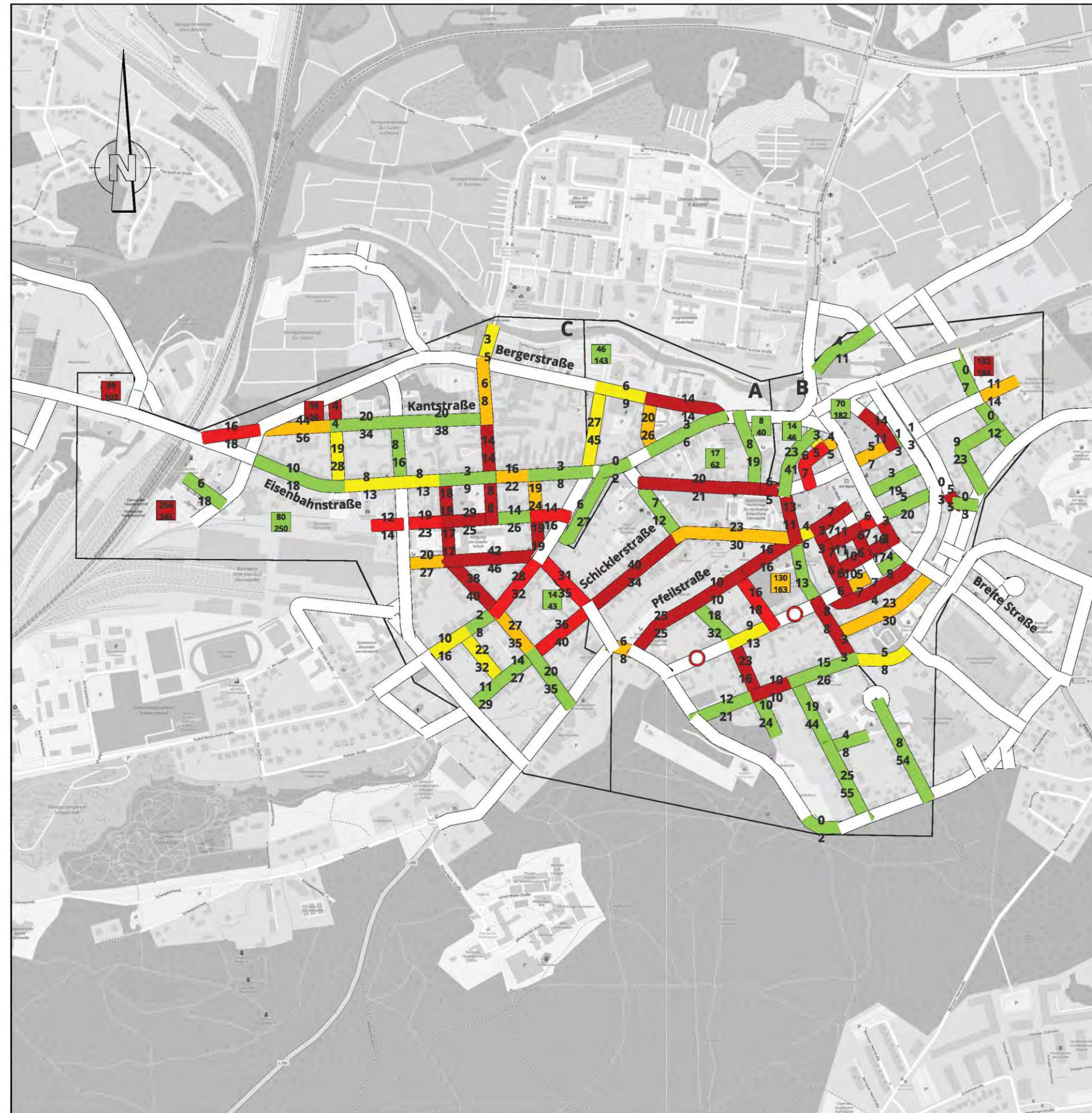
1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de







Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.5.2 Erhebungsintervall
von 08:00 Uhr
bis 10:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Normalwerktag
26.04.2023
08:00 - 10:00 Uhr

Datum:

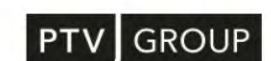
23.02.2024

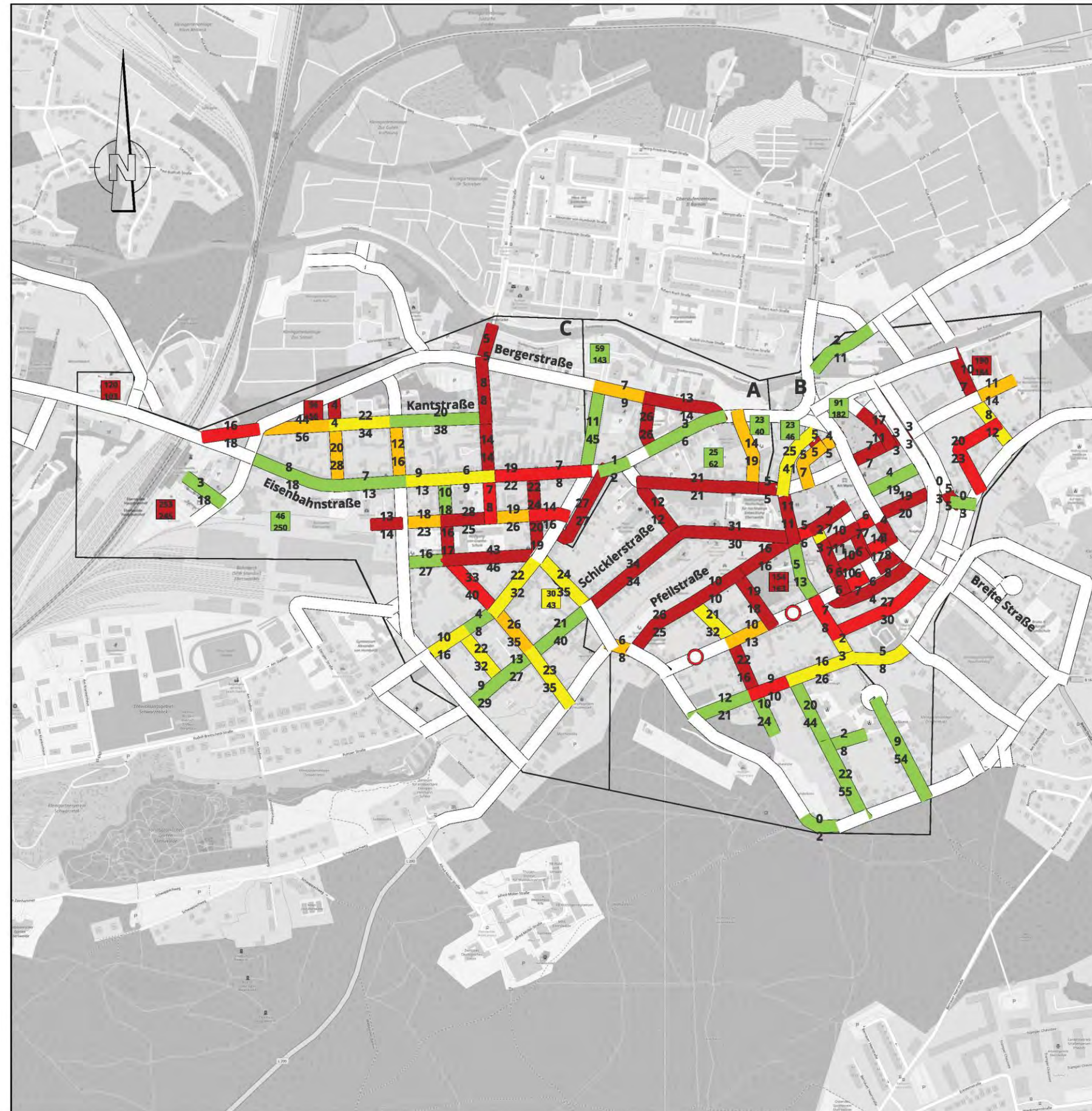
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.5.3 Erhebungsintervall
von 10:00 Uhr
bis 12:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Normalwerktag
26.04.2023
10:00 - 12:00 Uhr

Datum:

23.02.2024

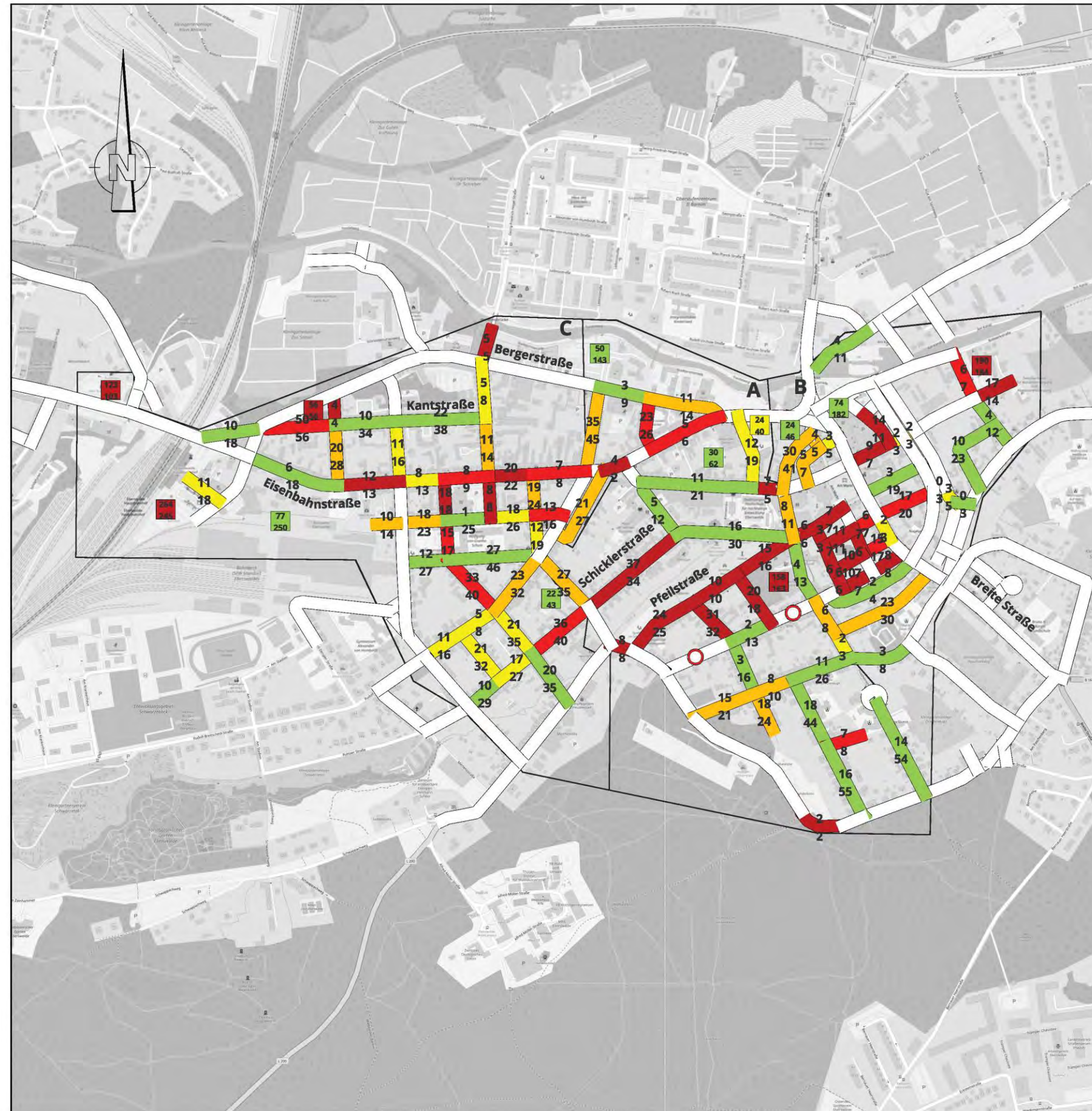
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.5.4 Erhebungsintervall
von 12:00 Uhr
bis 14:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Normalwerktag
26.04.2023
12:00 - 14:00 Uhr

Datum:

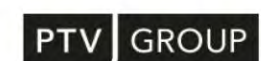
23.02.2024

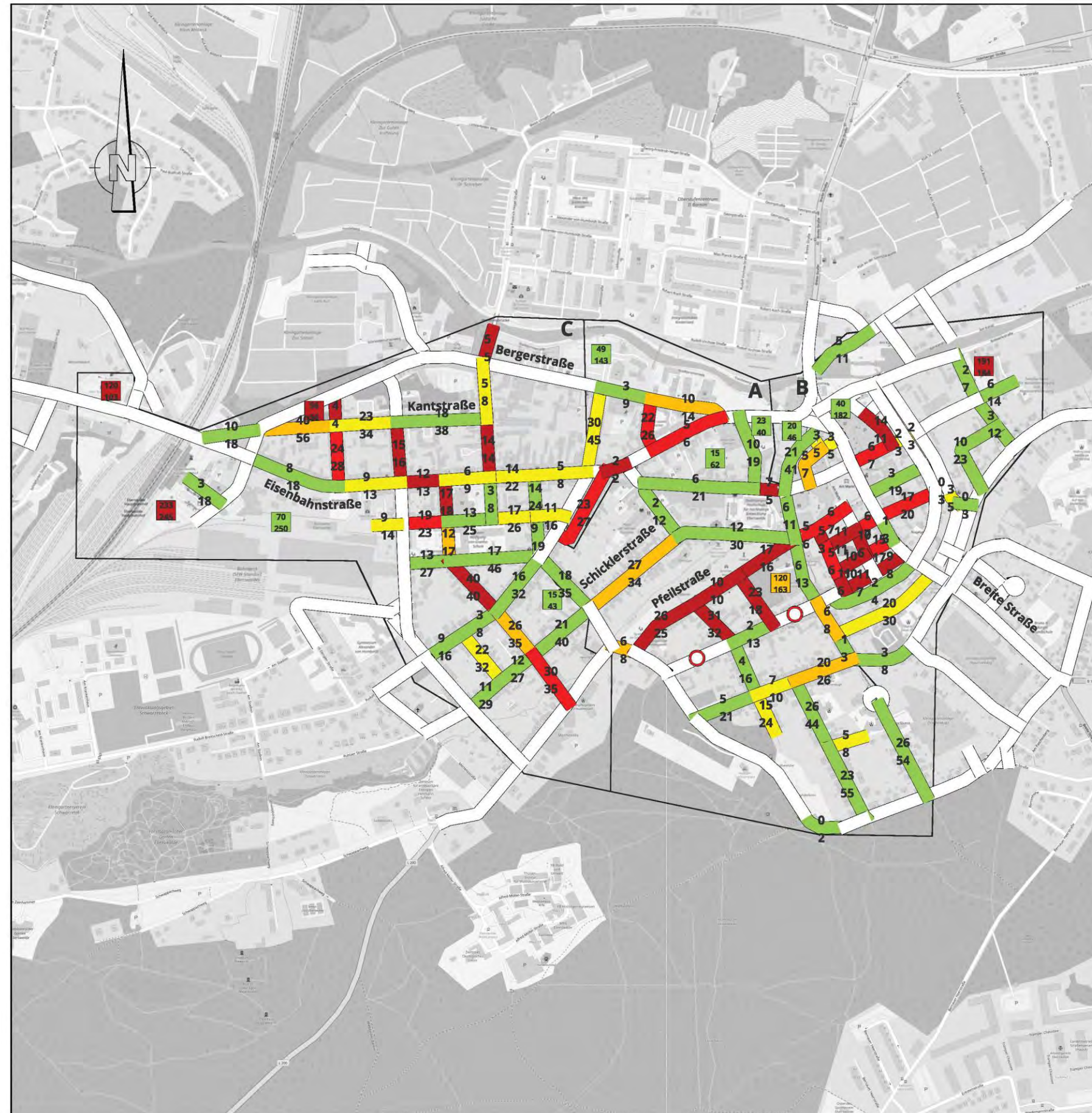
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.5.5 Erhebungsintervall
von 14:00 Uhr
bis 16:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Normalwerktag
26.04.2023
14:00 - 16:00 Uhr

Datum:

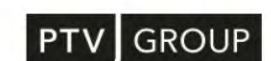
23.02.2024

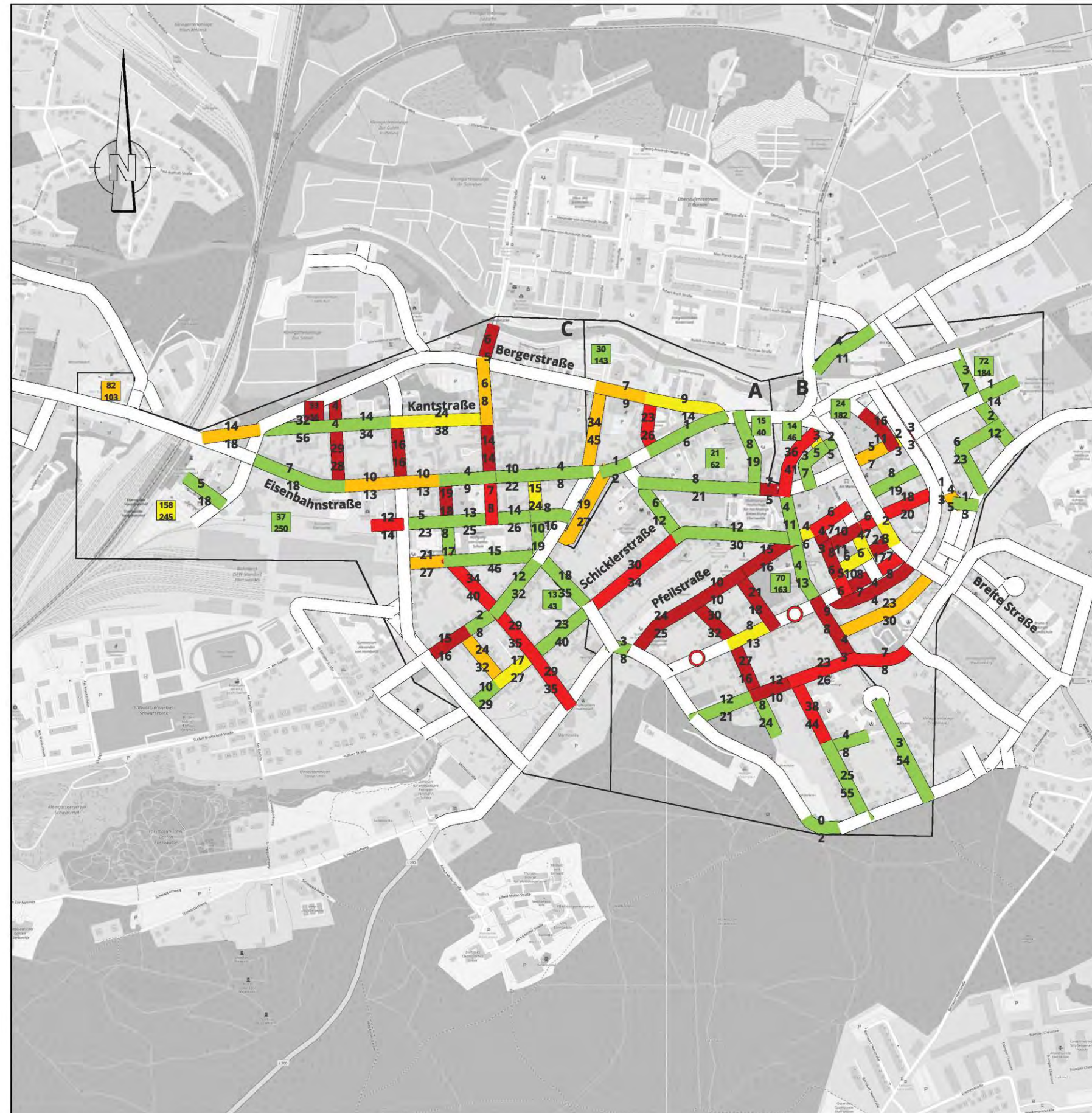
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.5.6 Erhebungsintervall
von 16:00 Uhr
bis 18:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Normalwerktag
26.04.2023
16:00 - 18:00 Uhr

Datum:

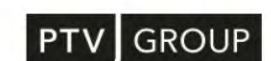
23.02.2024

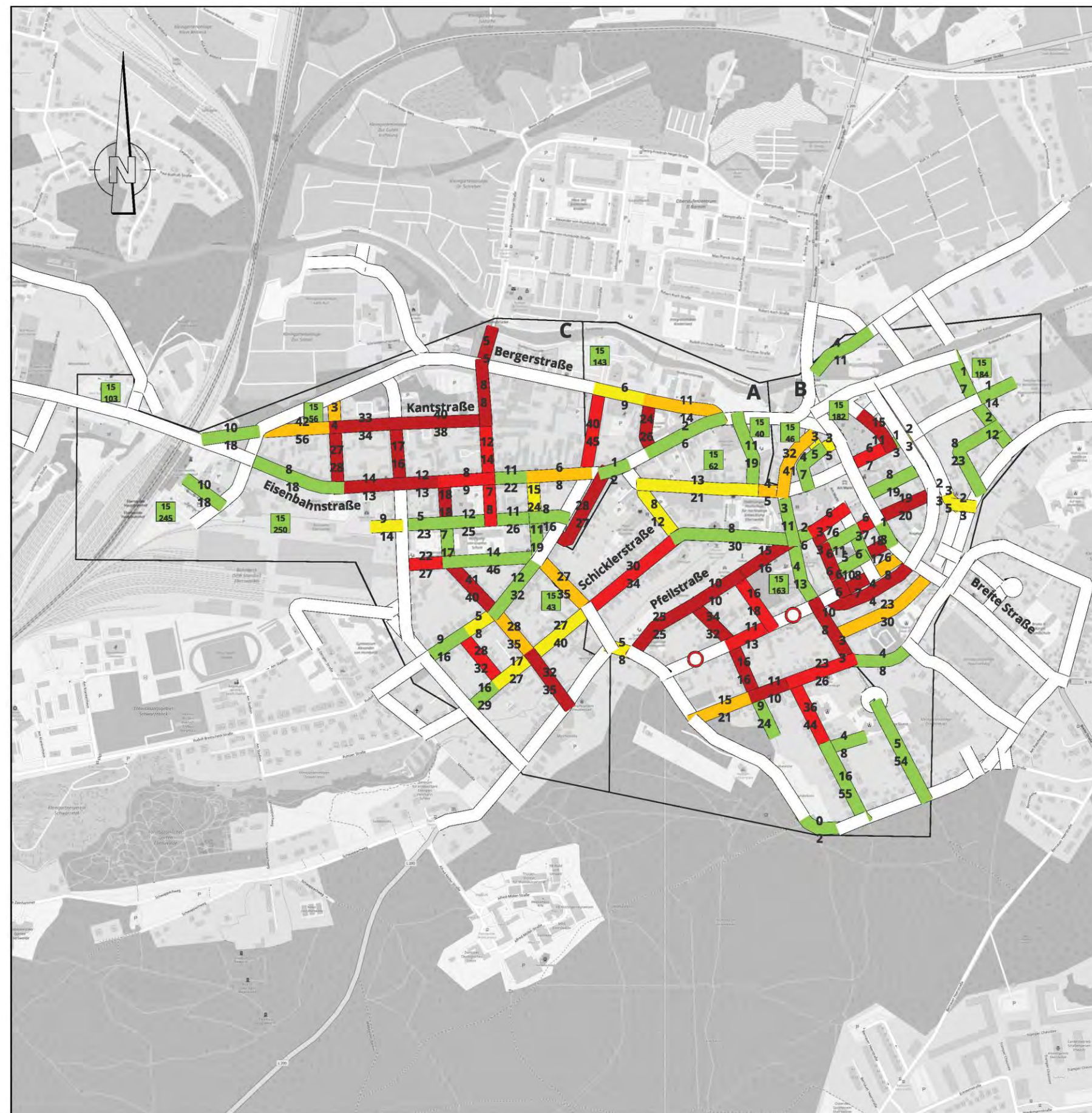
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelugung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.5.7 Erhebungsintervall
von 18:00 Uhr
bis 20:00 Uhr

Anlagenbezeichnung:

Parkraumauslastung
Normalwerktag
26.04.2023
18:00 - 20:00 Uhr

Datum:

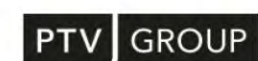
23.02.2024

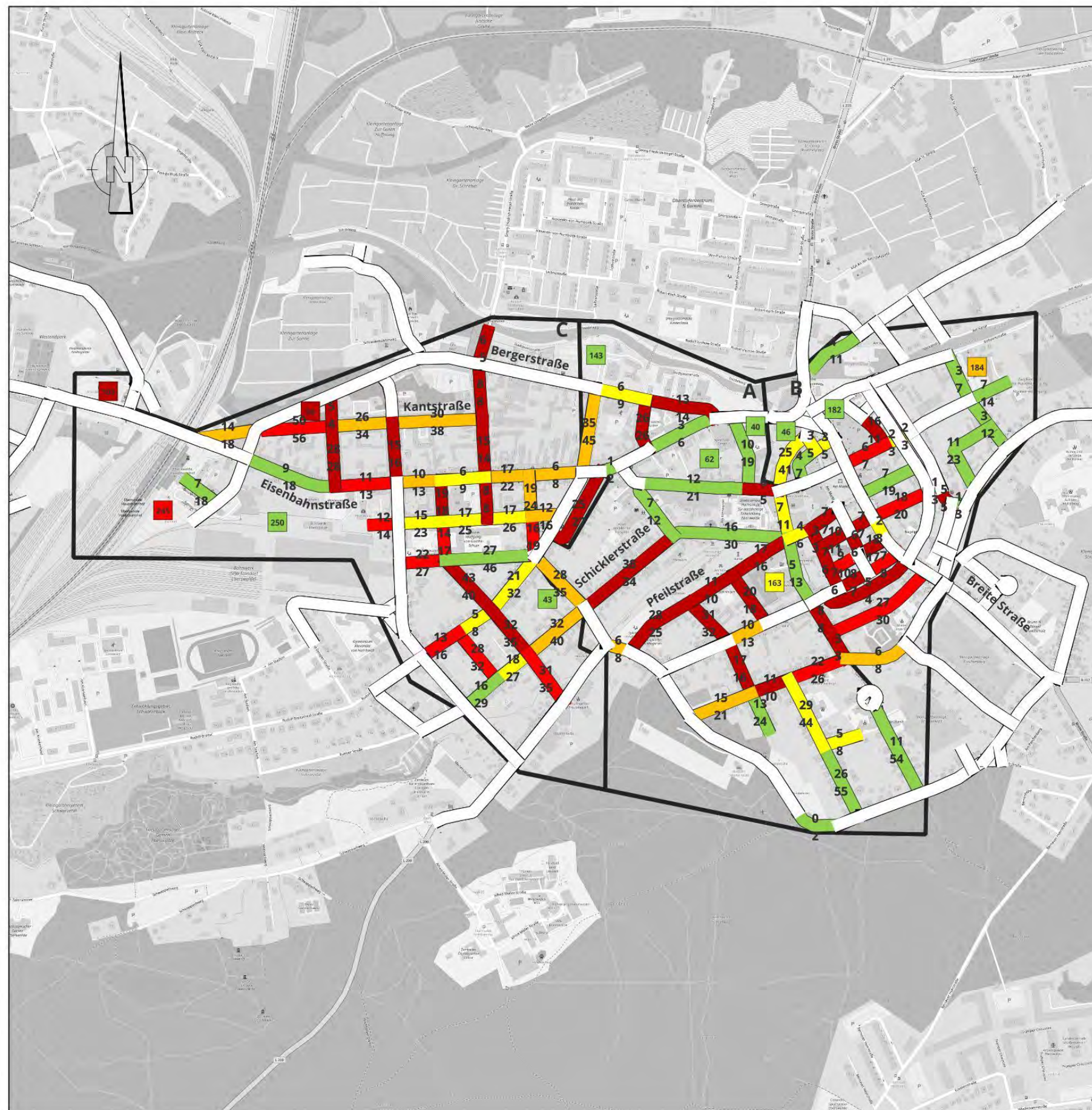
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Parkraumauslastung in %

- > 90
- 80 - 90
- 70 - 80
- 60 - 70
- < 60
- kein Parkraumangebot

Parkraumbelegung

- 15 Parkraumnachfrage
- 20 Parkraumangebot

Keine Identifikation

- Baustelle

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.5.8 Durchschnittliche
Auslastung

Anlagenbezeichnung:

Durchschnittliche
Auslastung am
Normalwerktag
26.04.2023

Datum:

23.02.2024

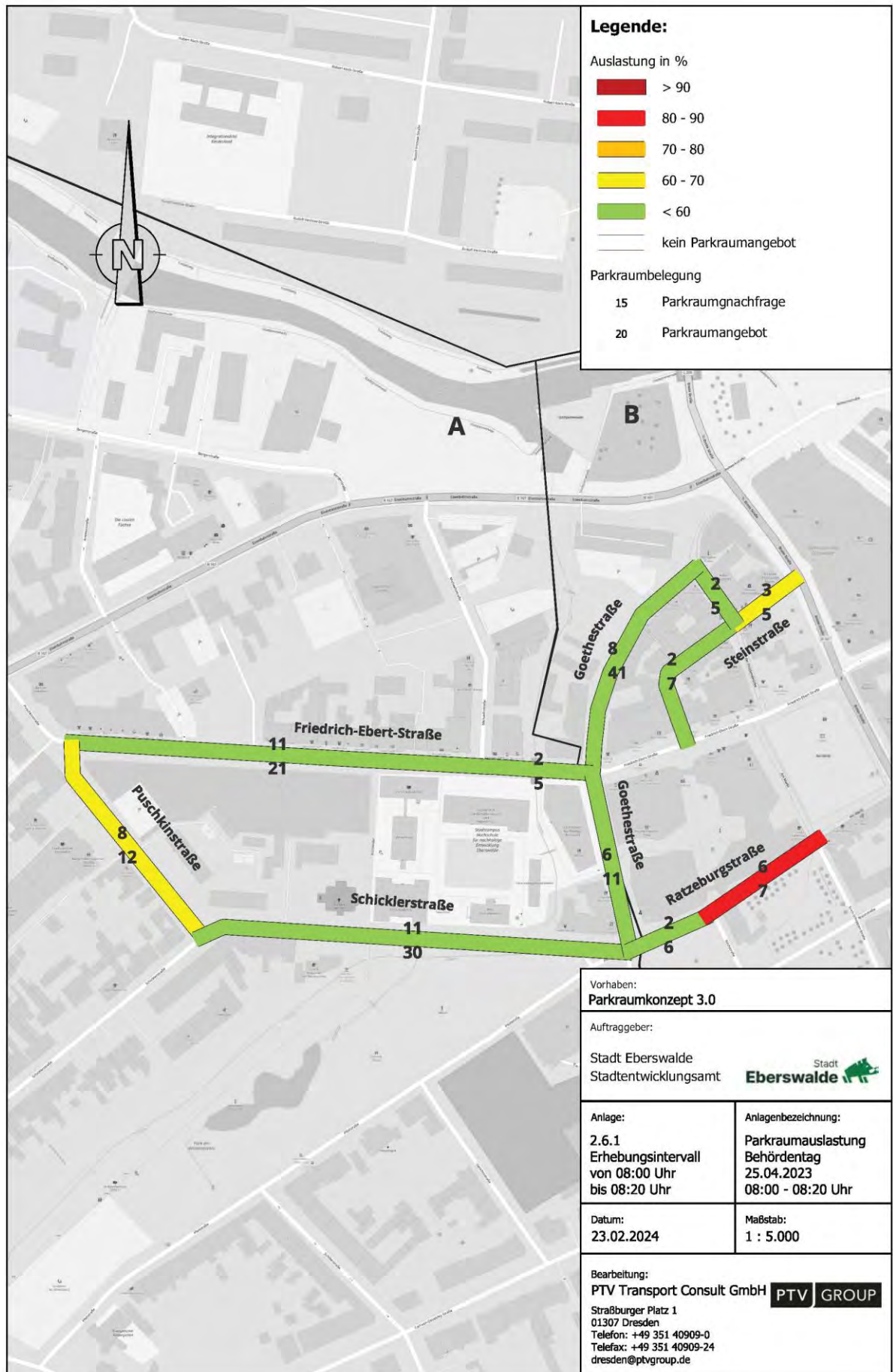
Maßstab:

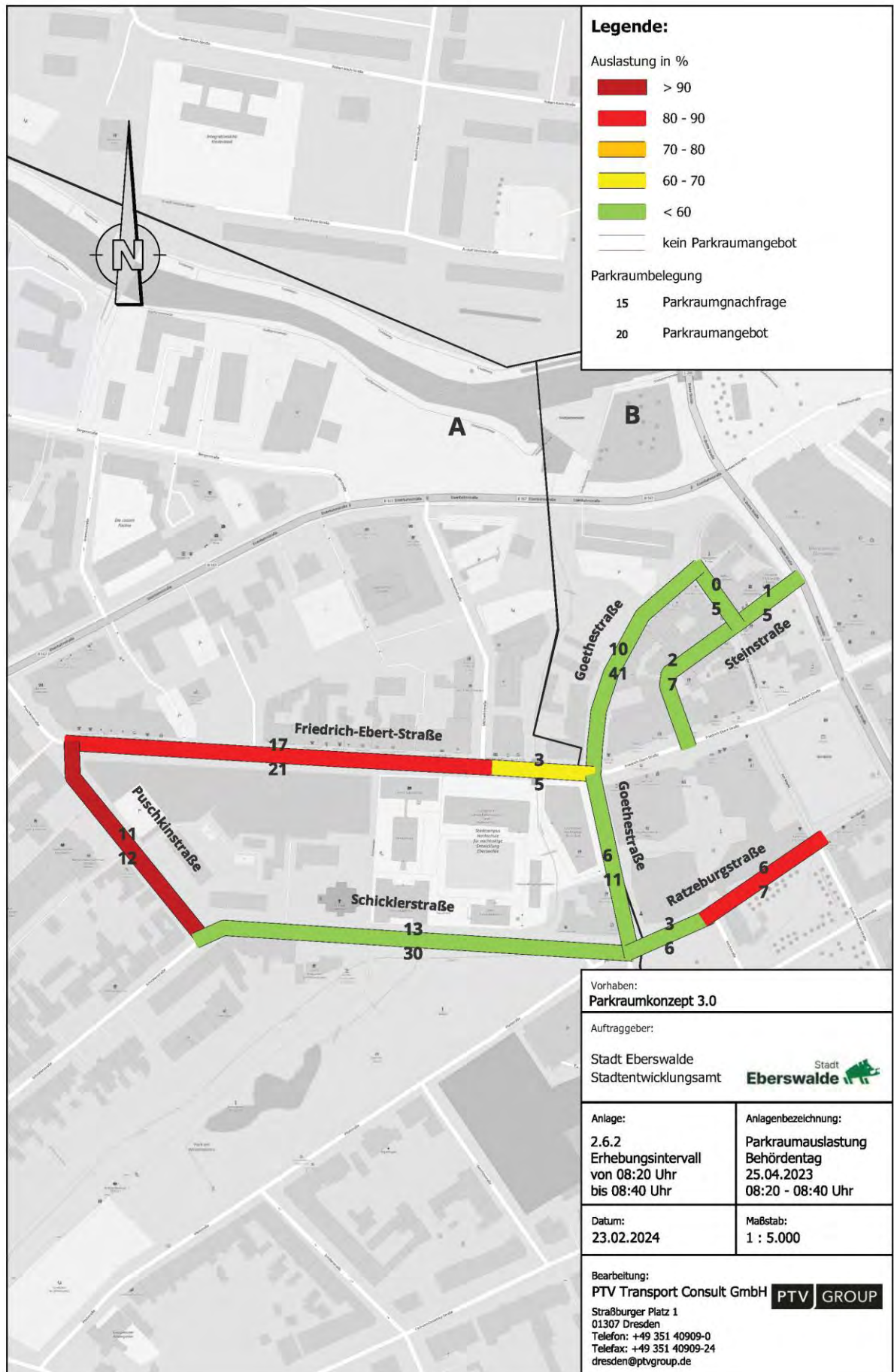
1 : 15.000

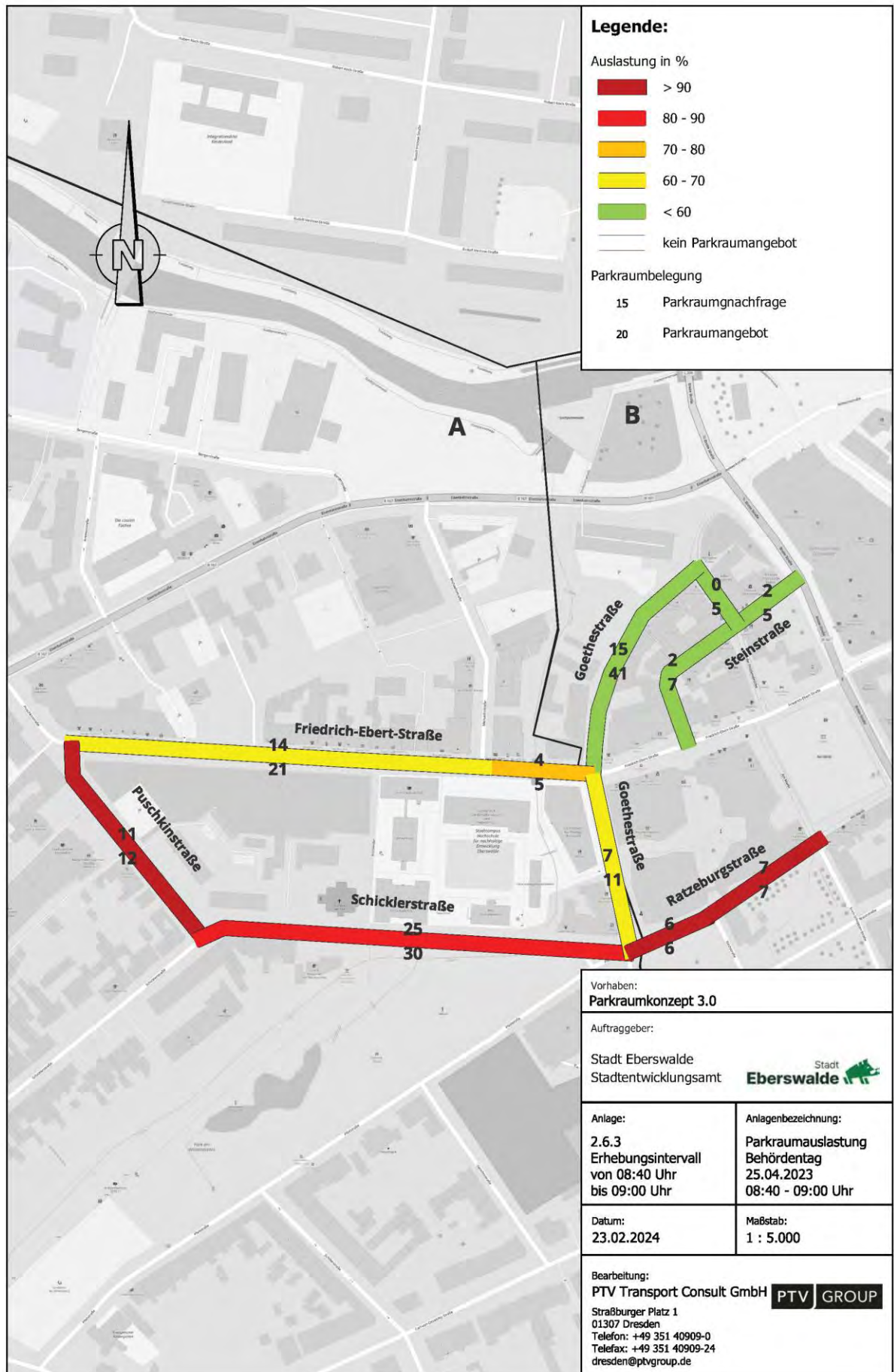
Bearbeitung:

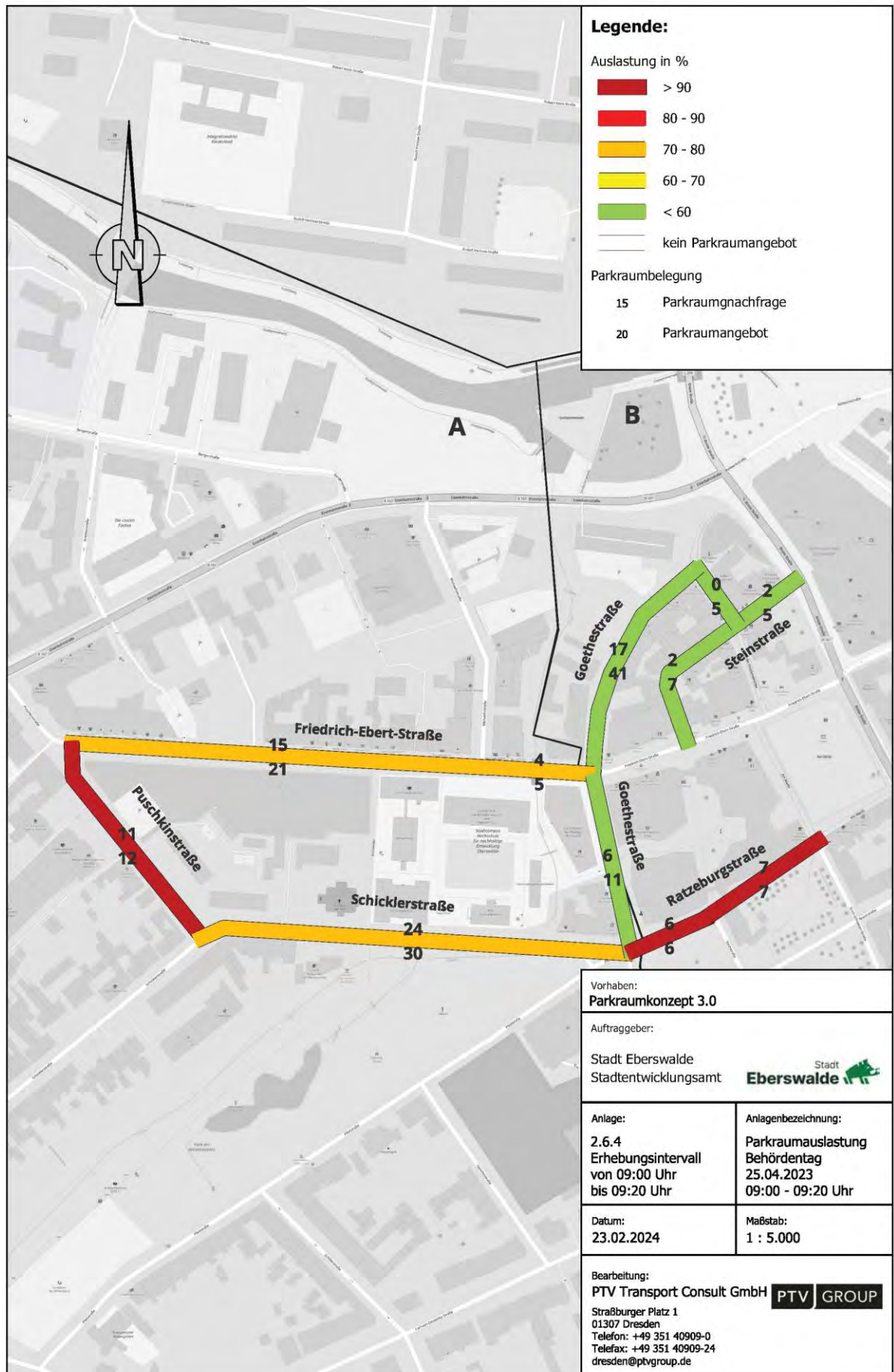
PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de

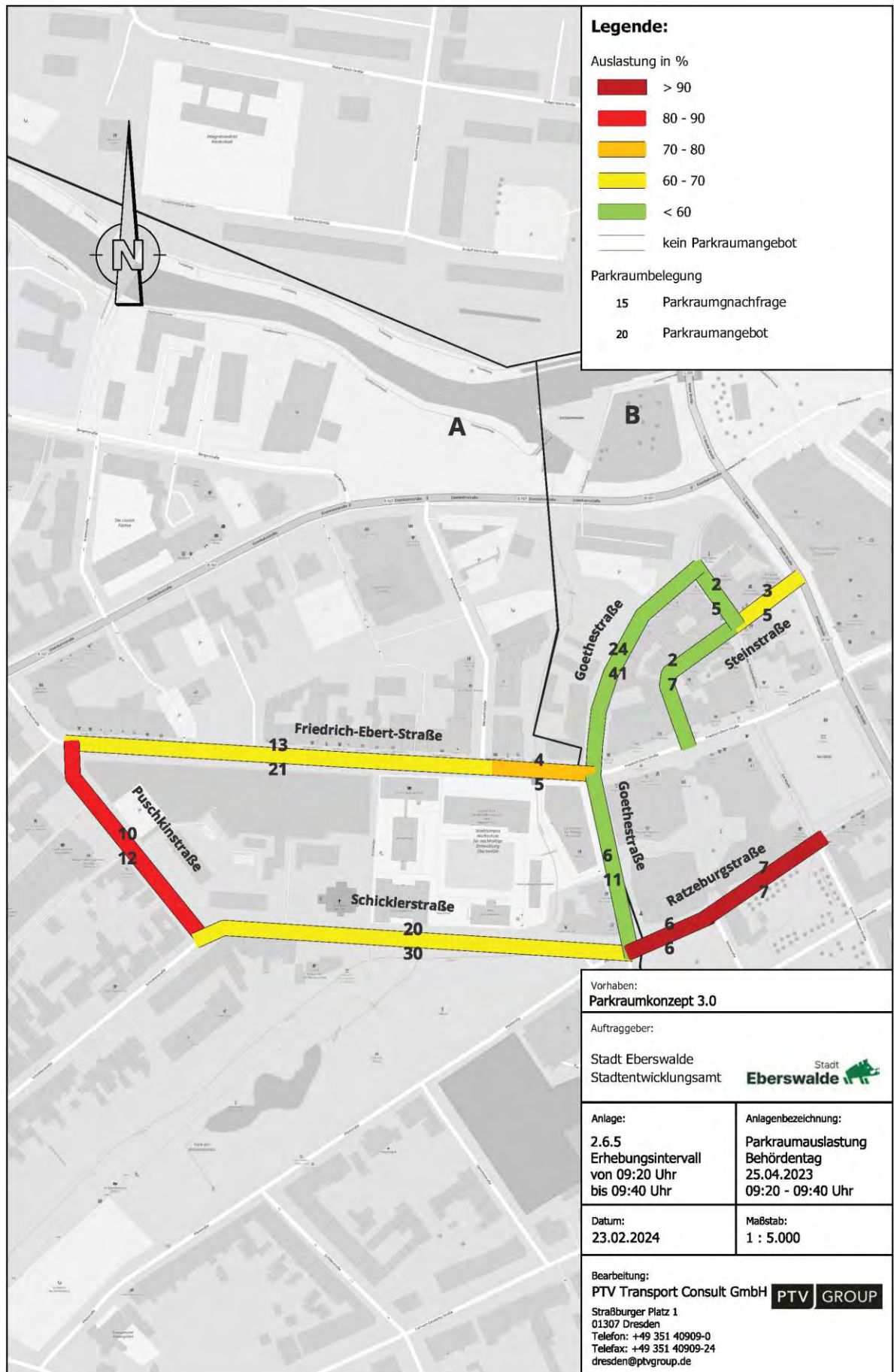


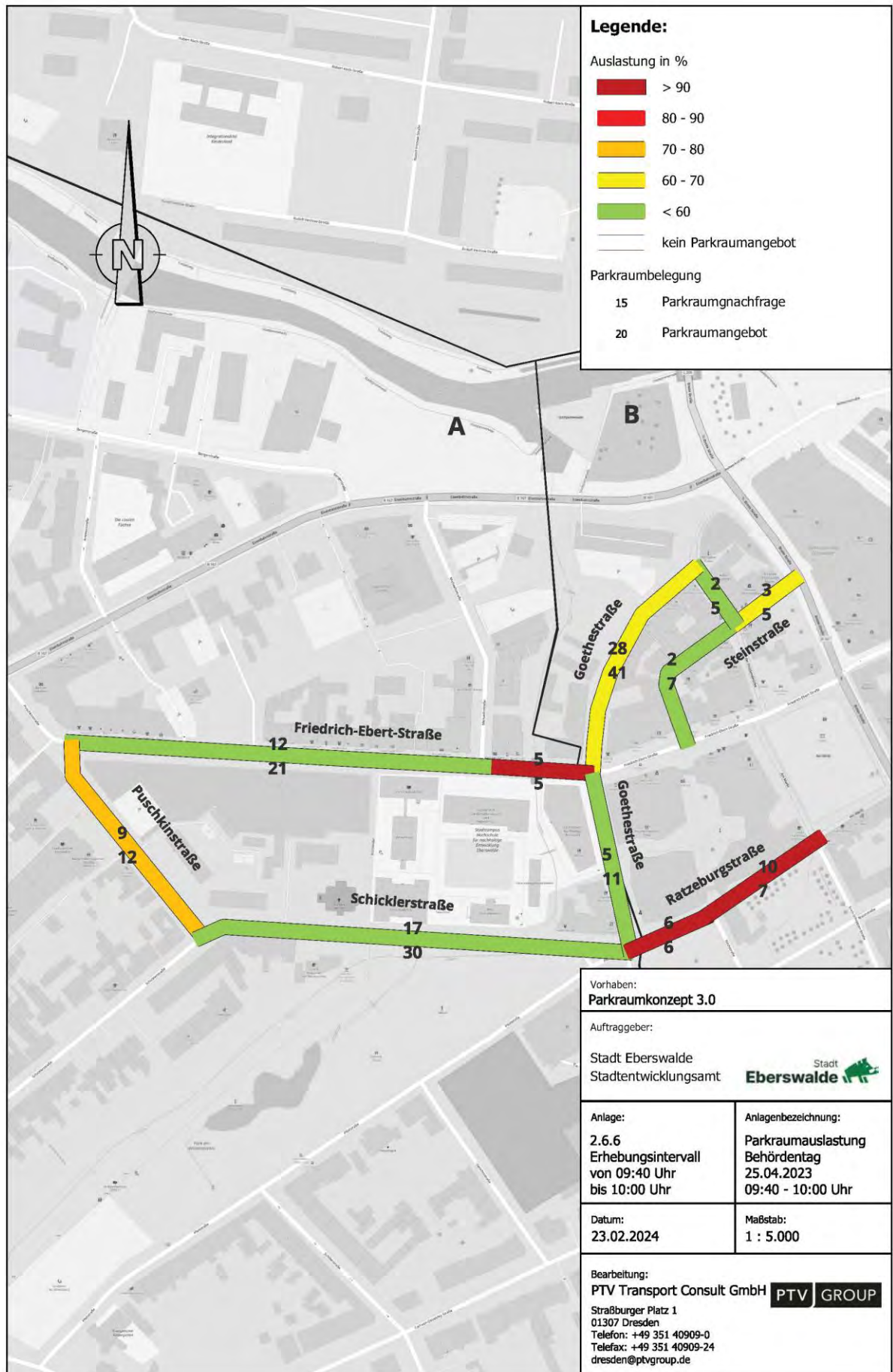


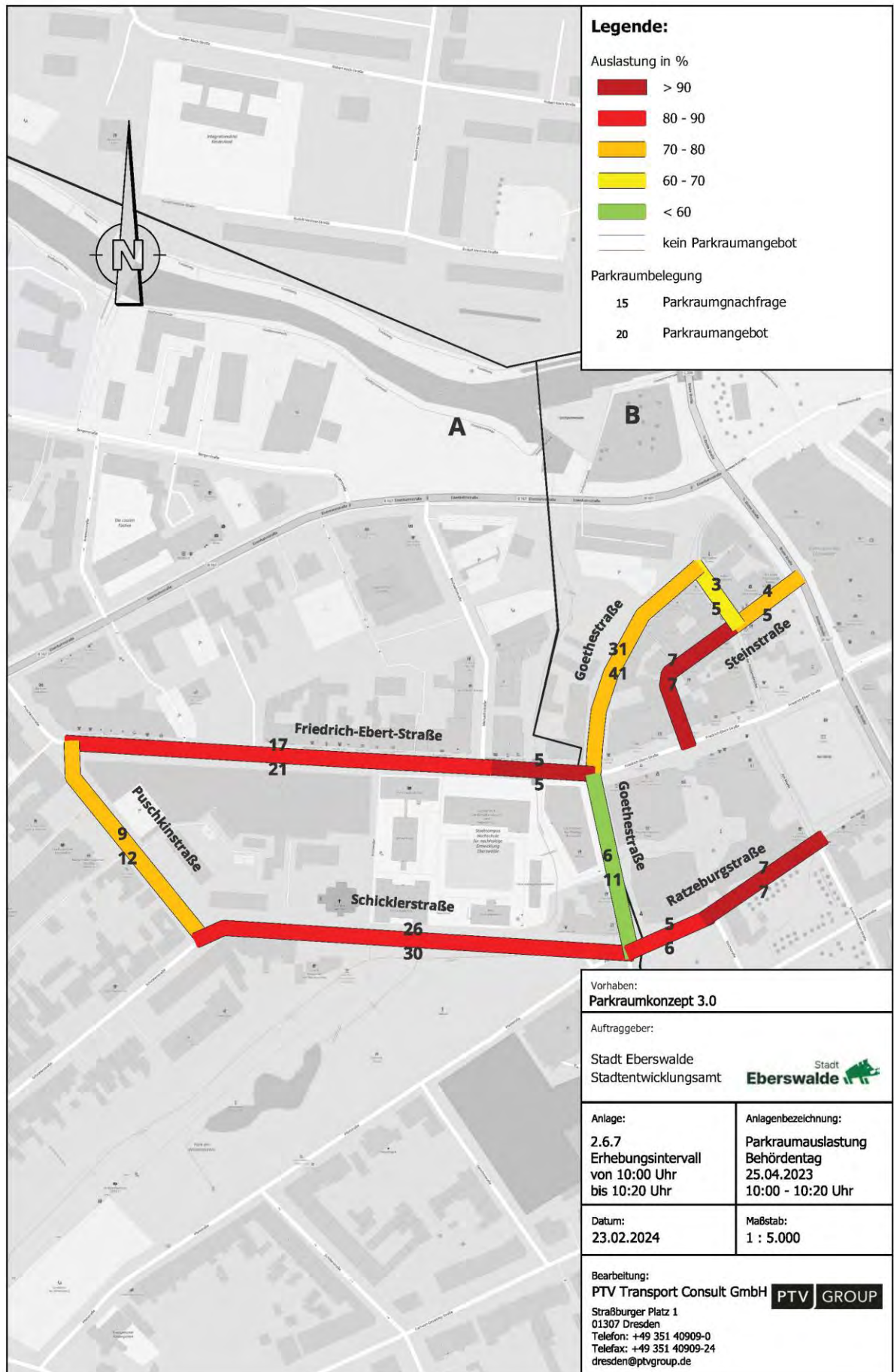


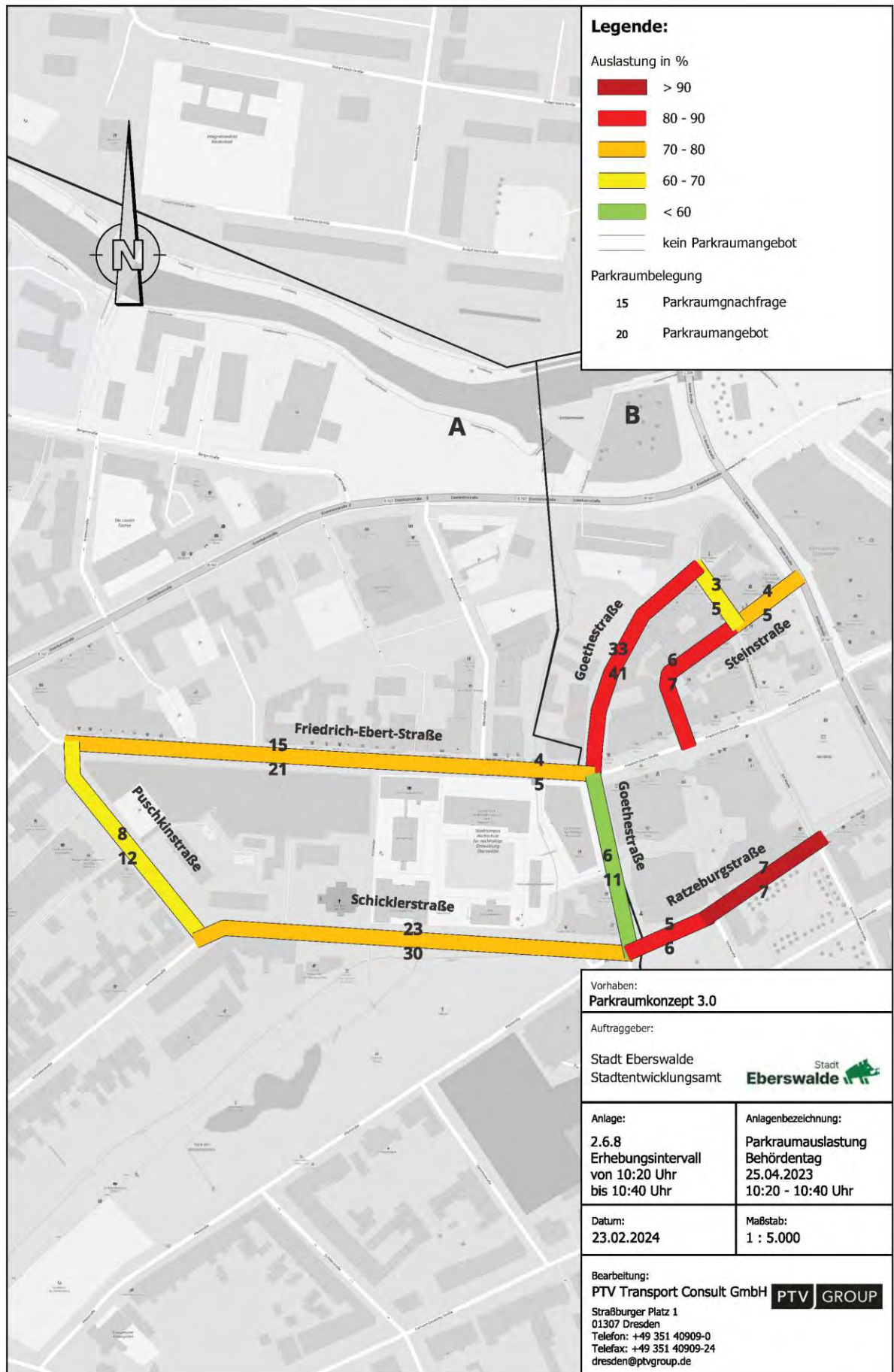


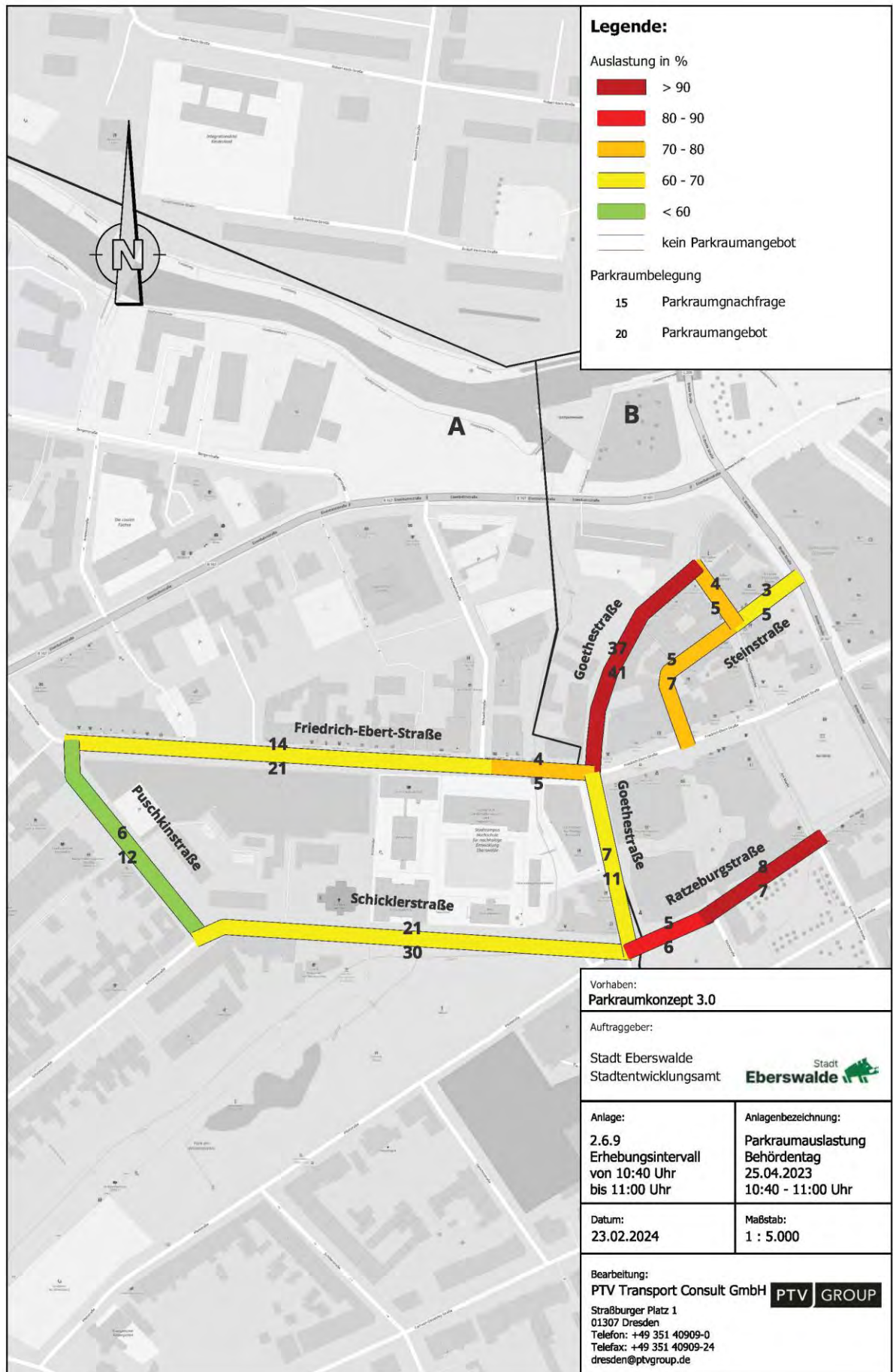


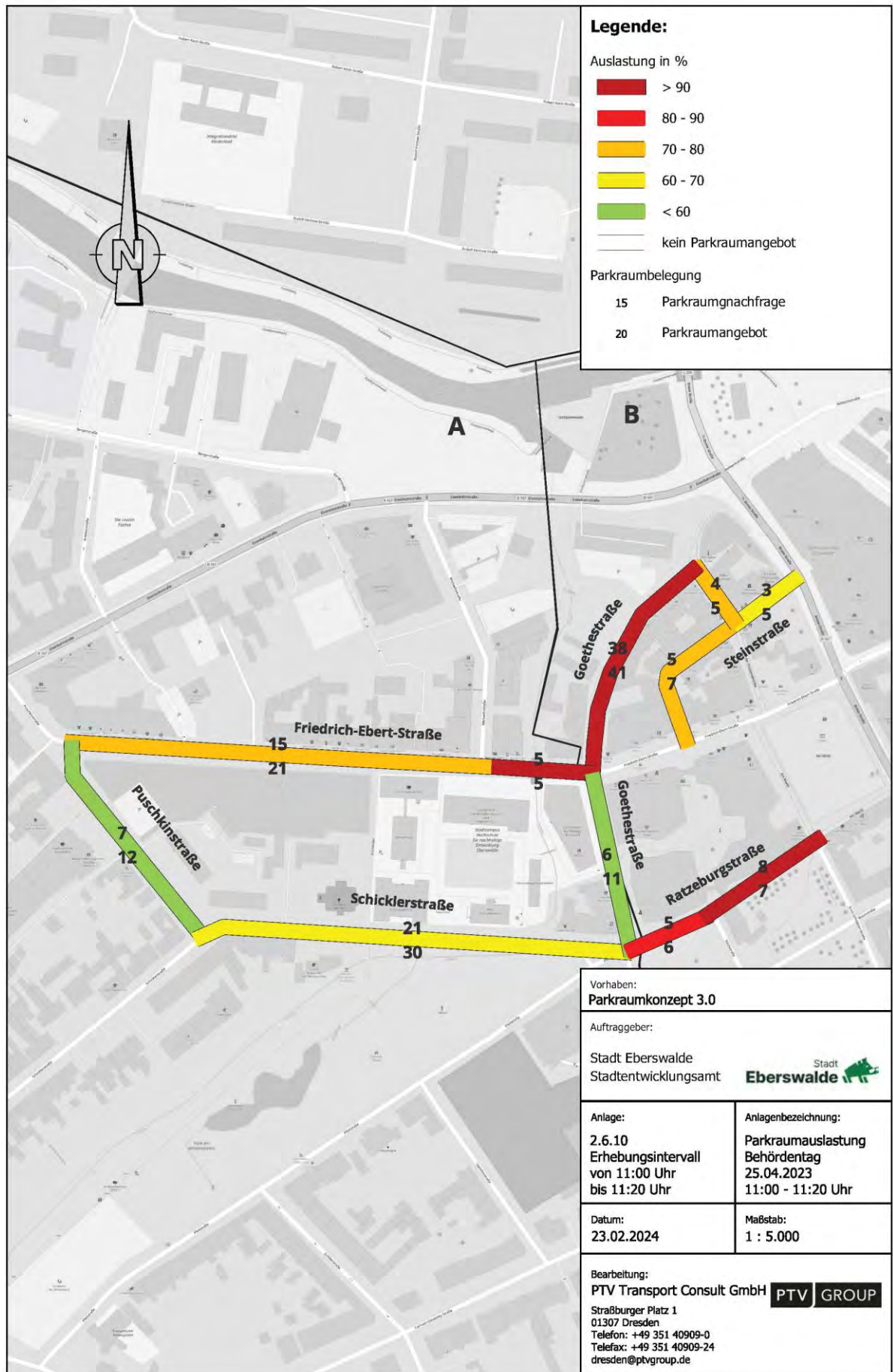


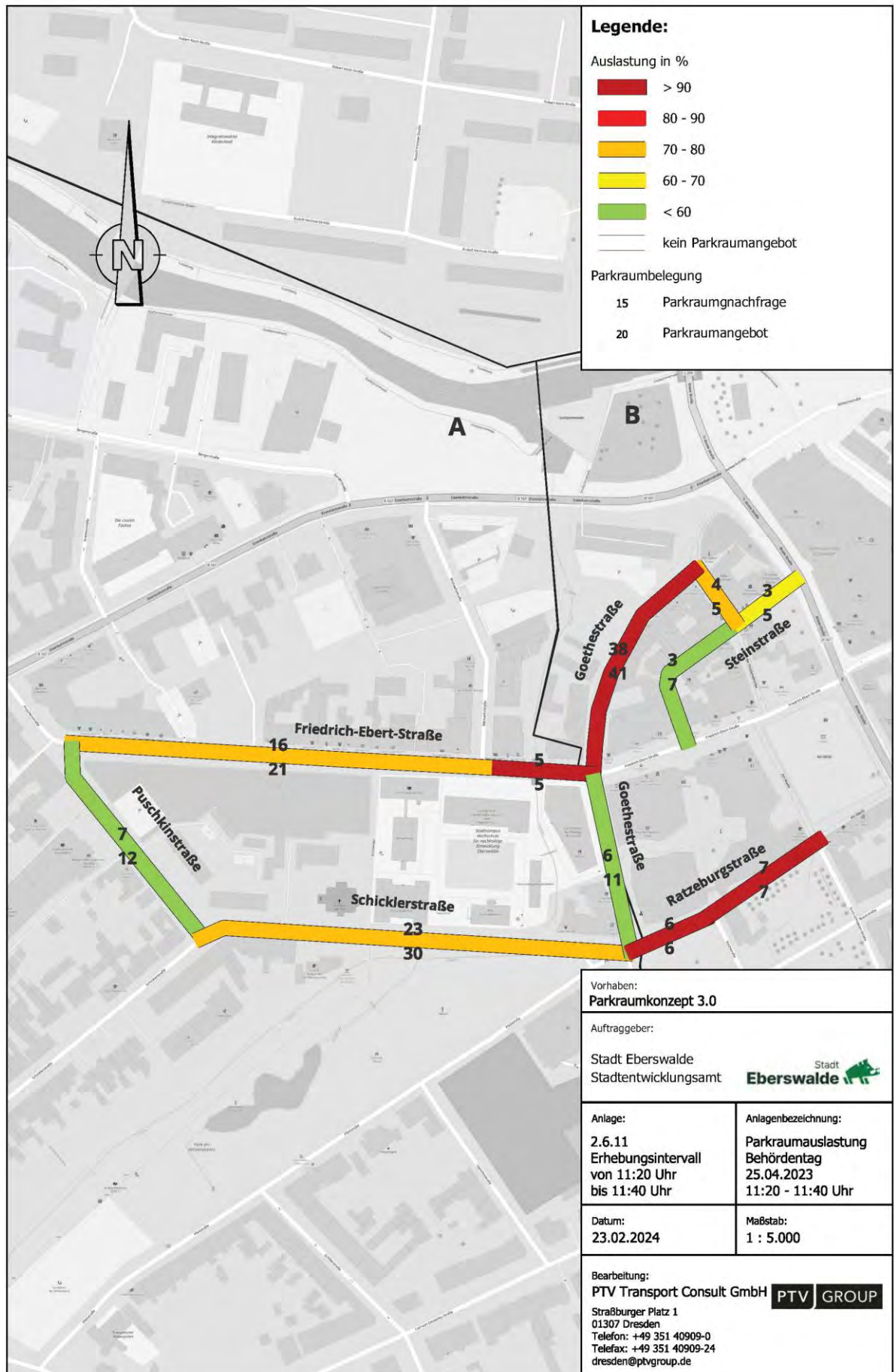


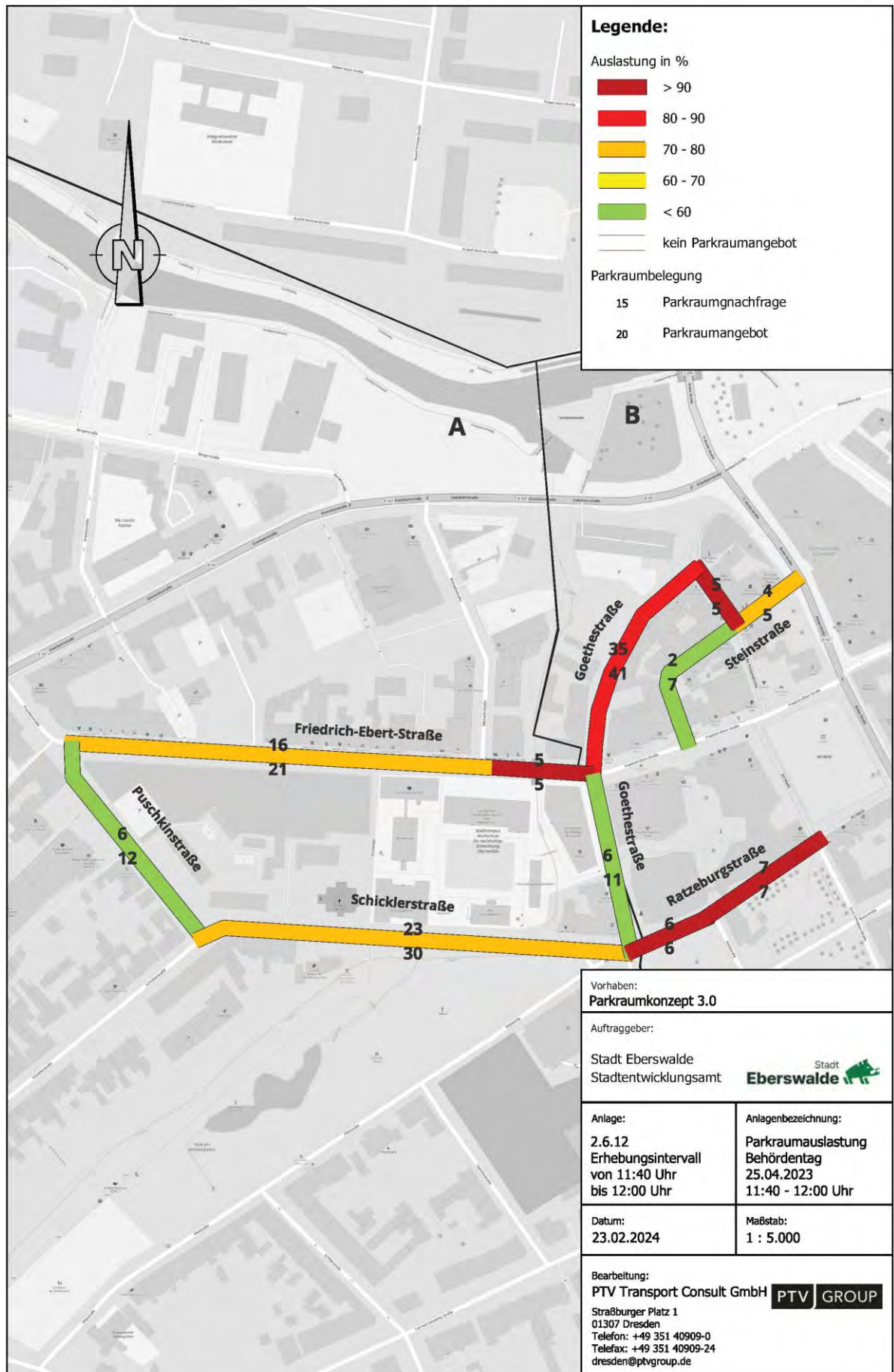


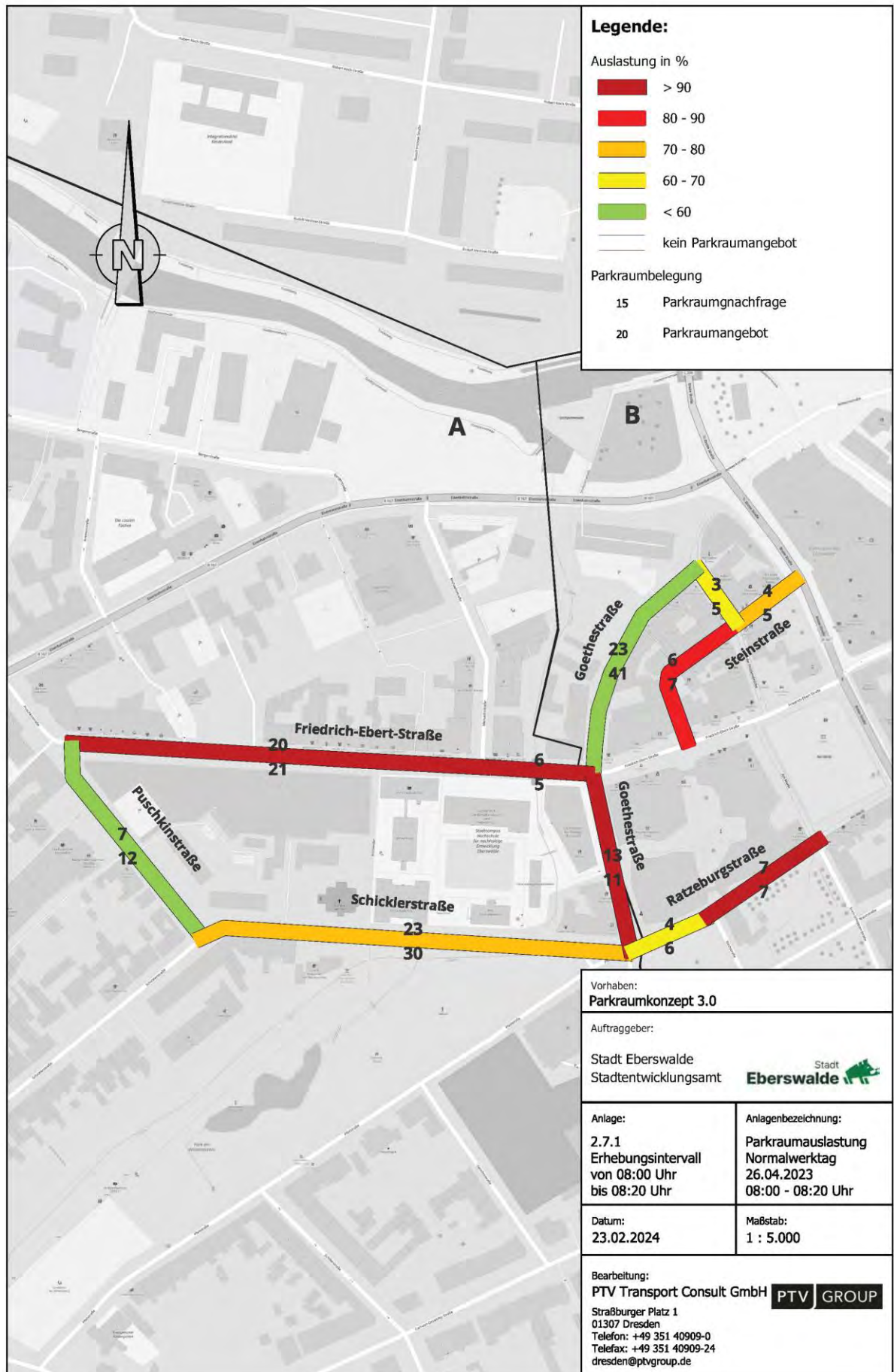


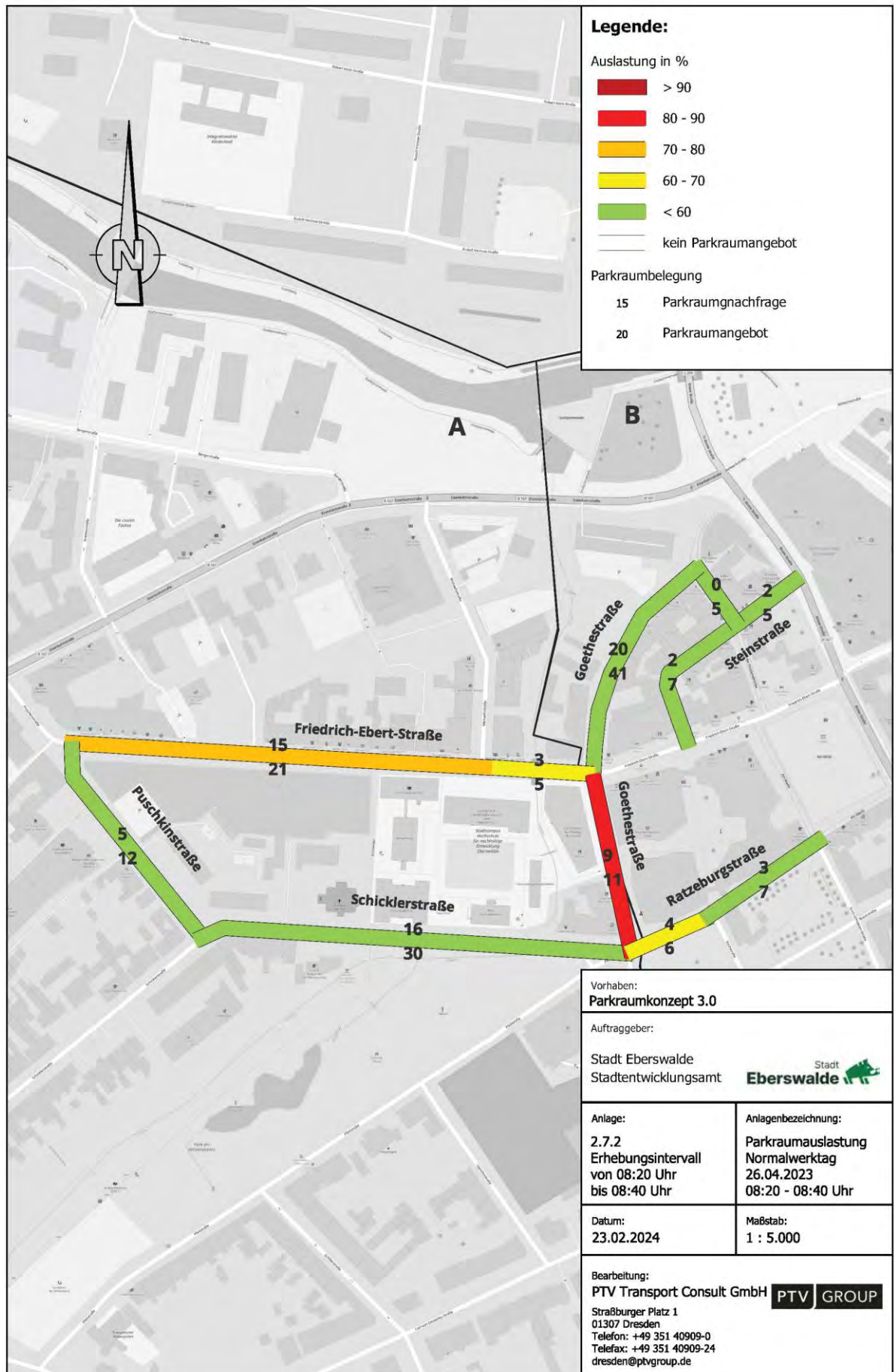


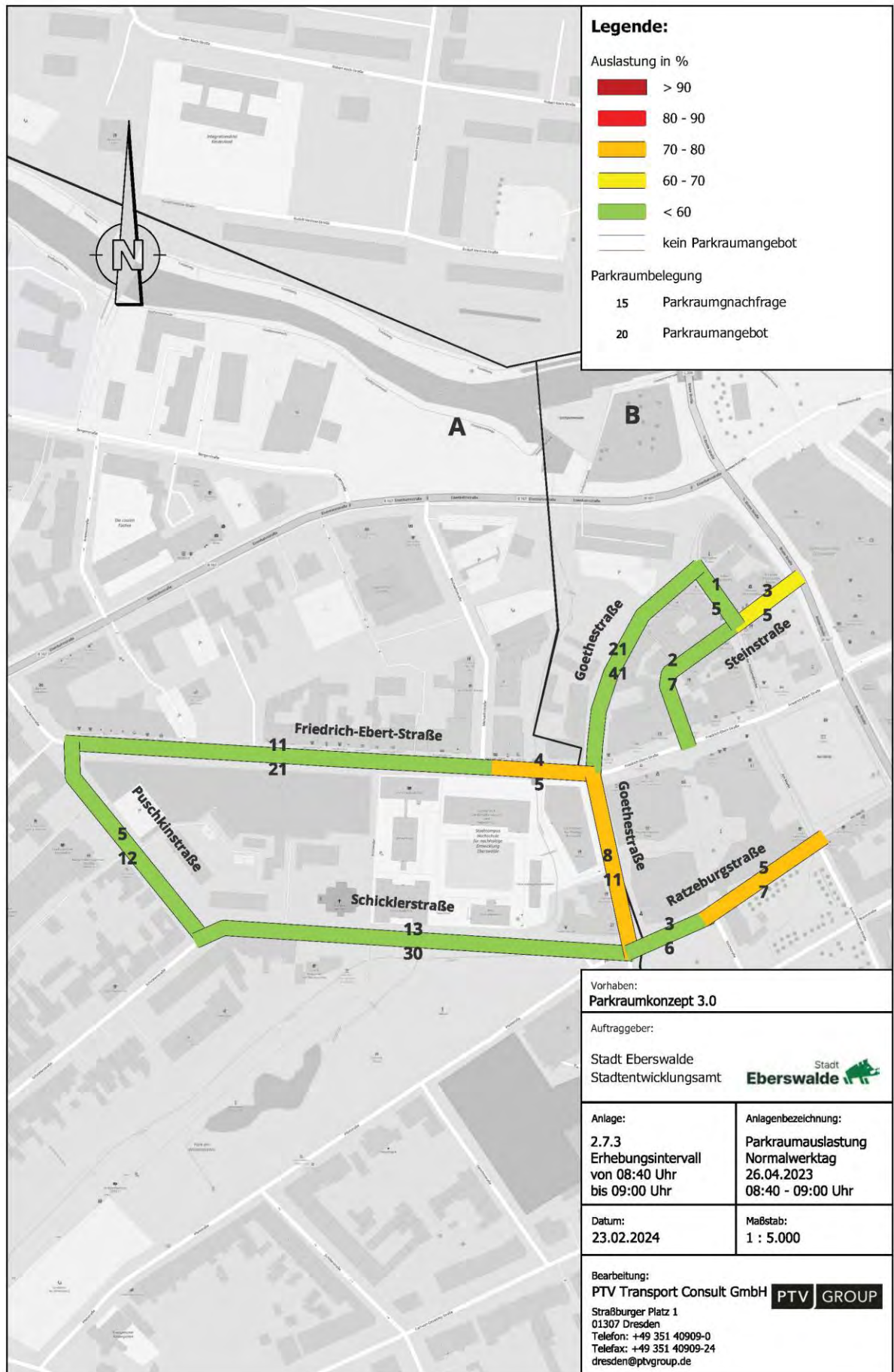


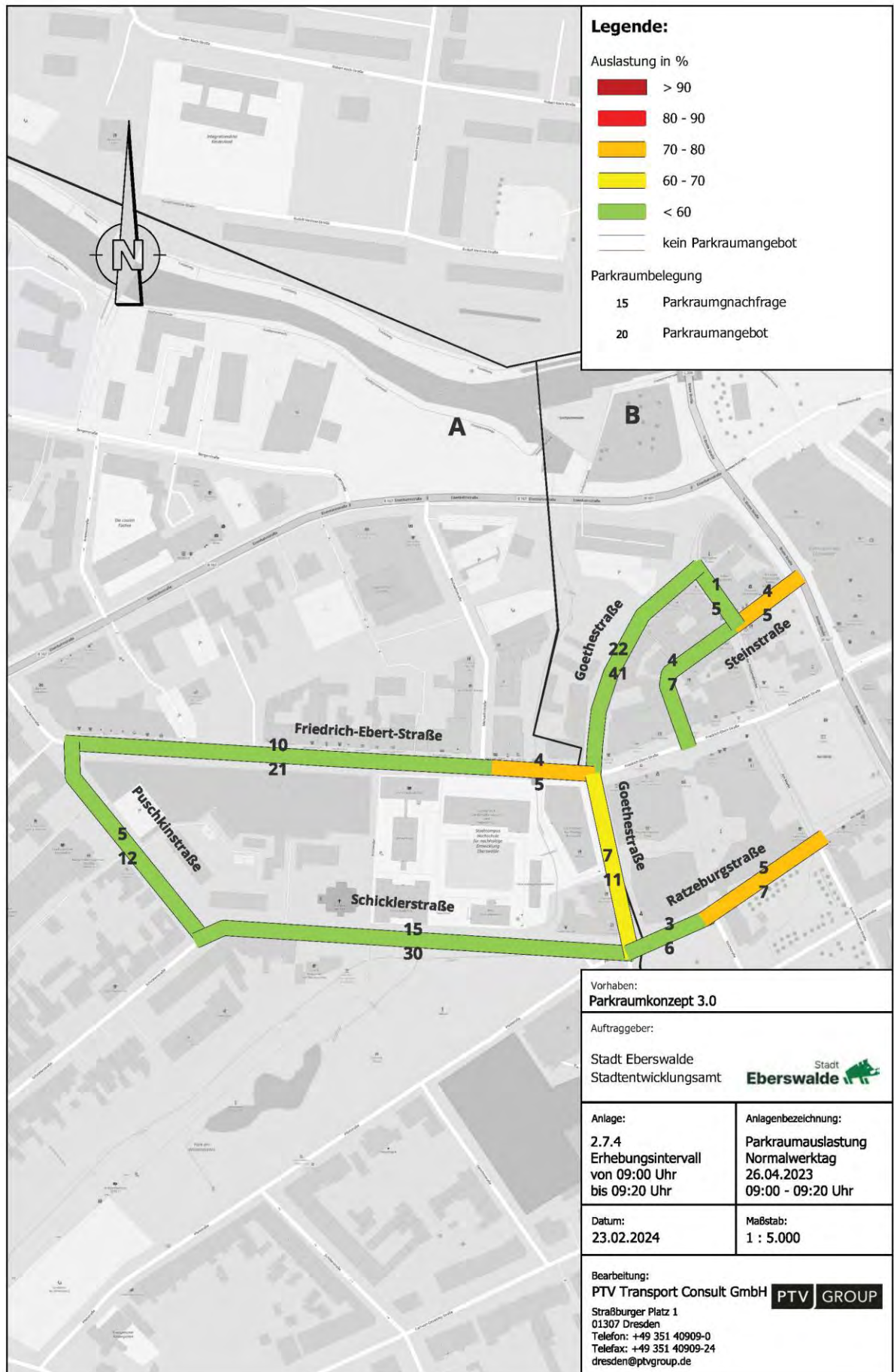


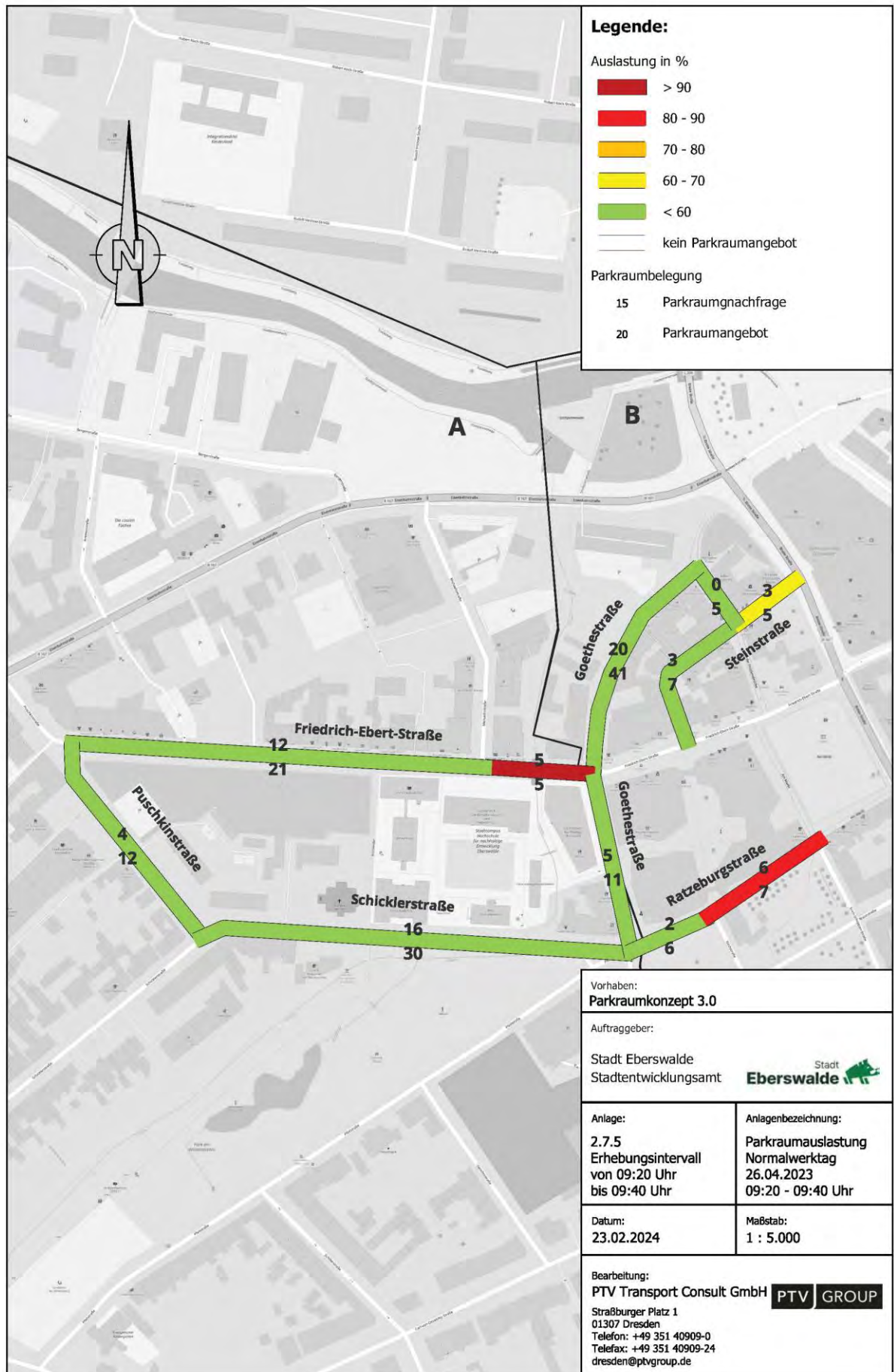


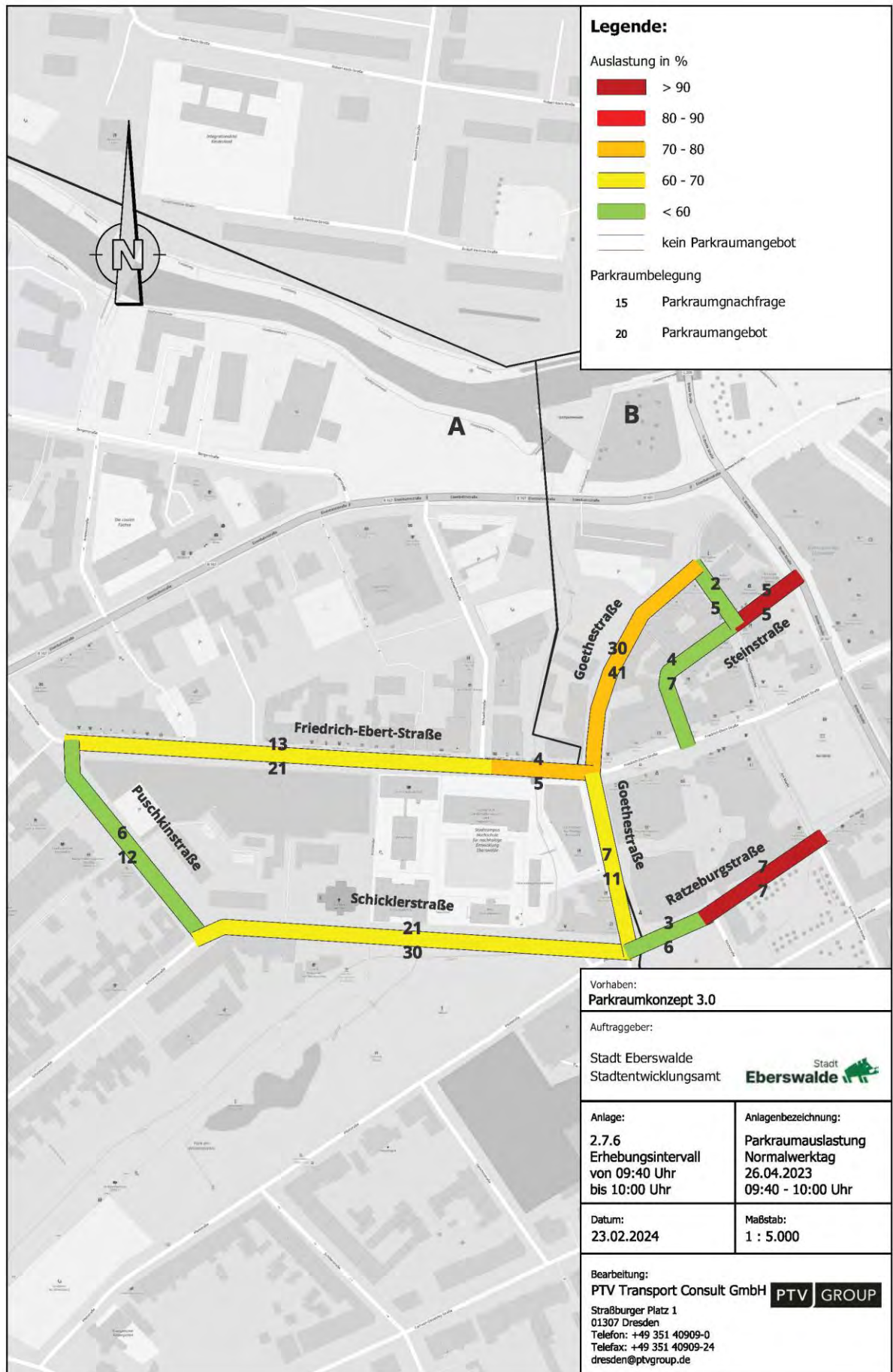


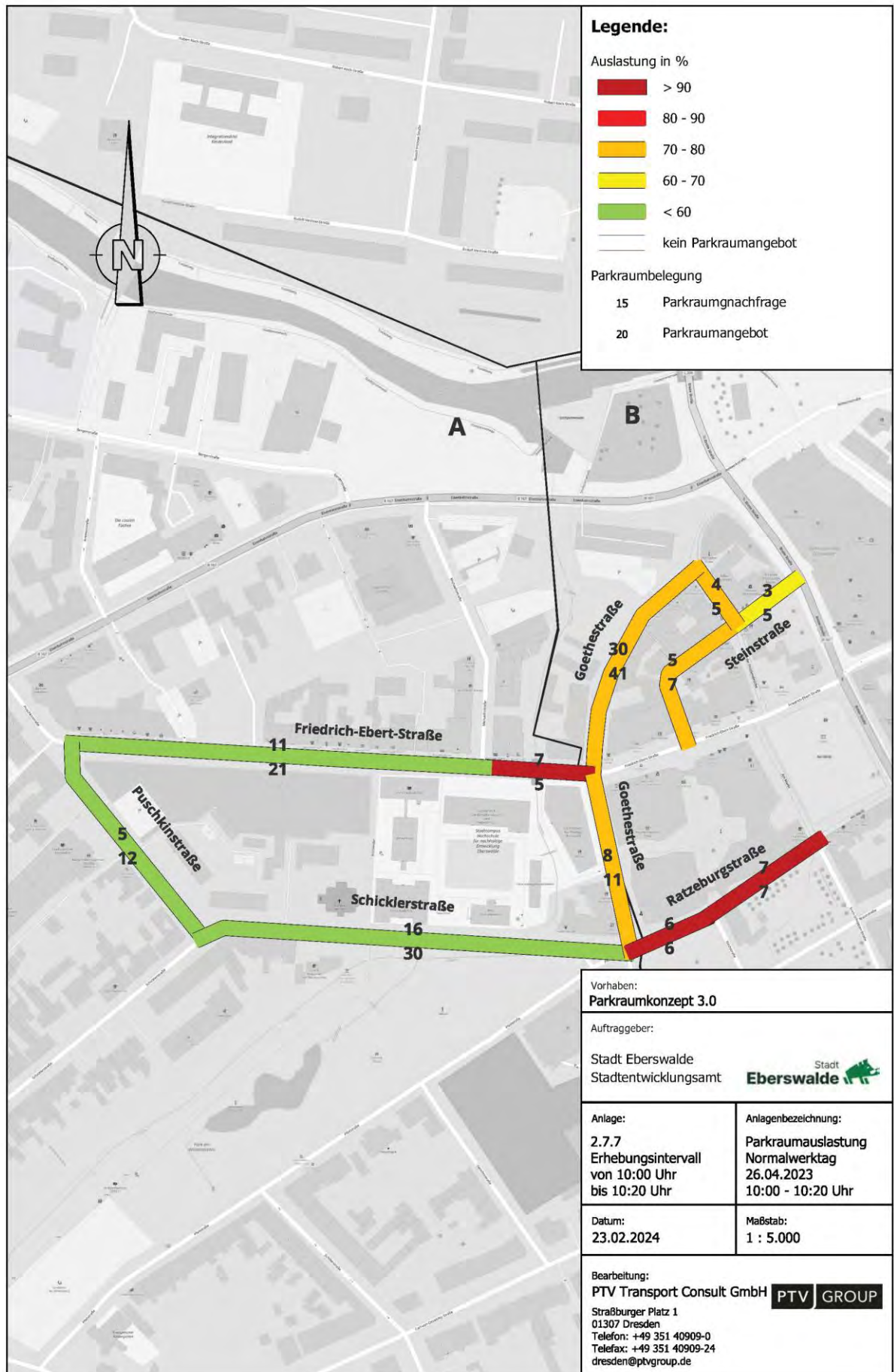


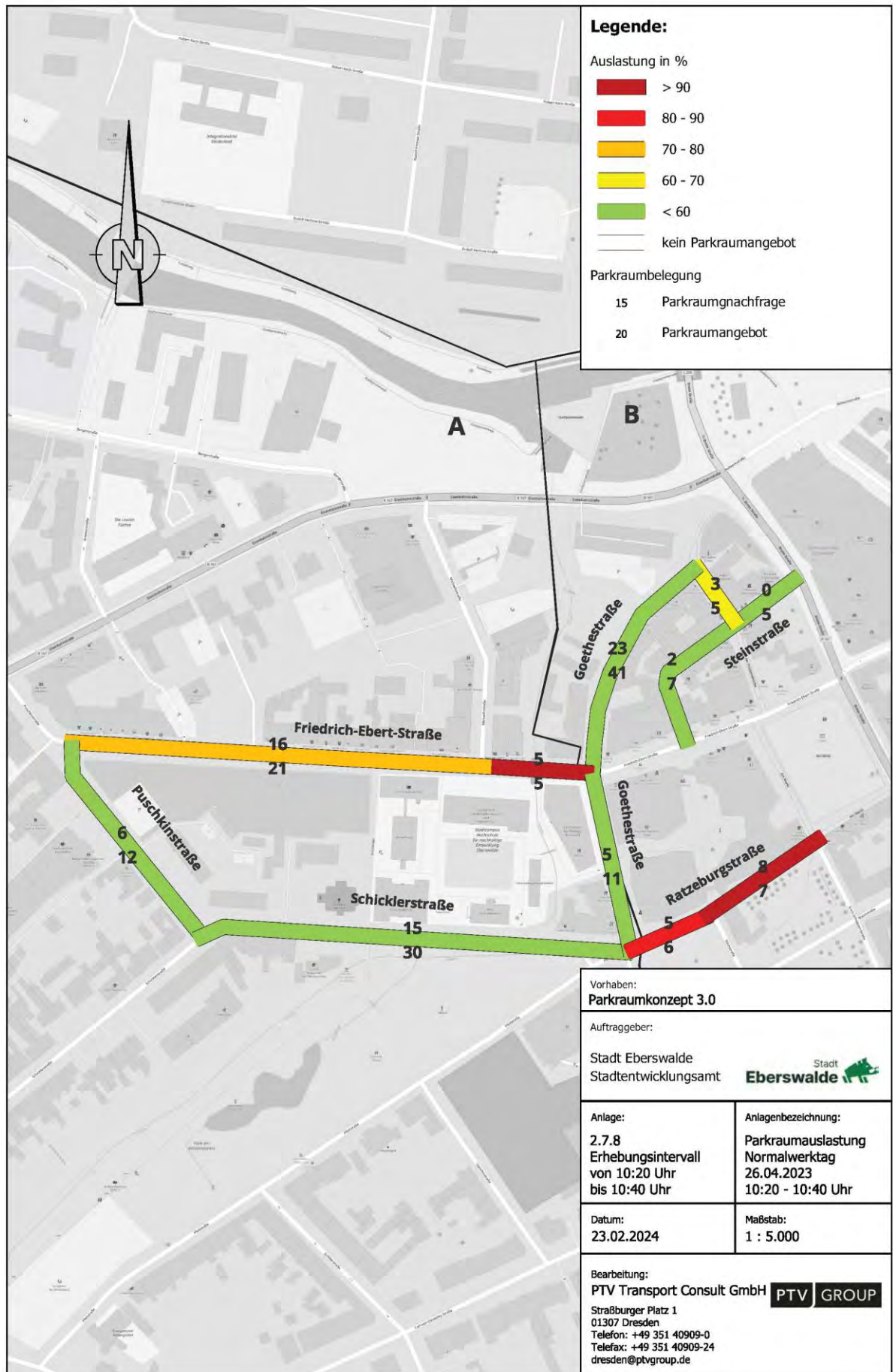


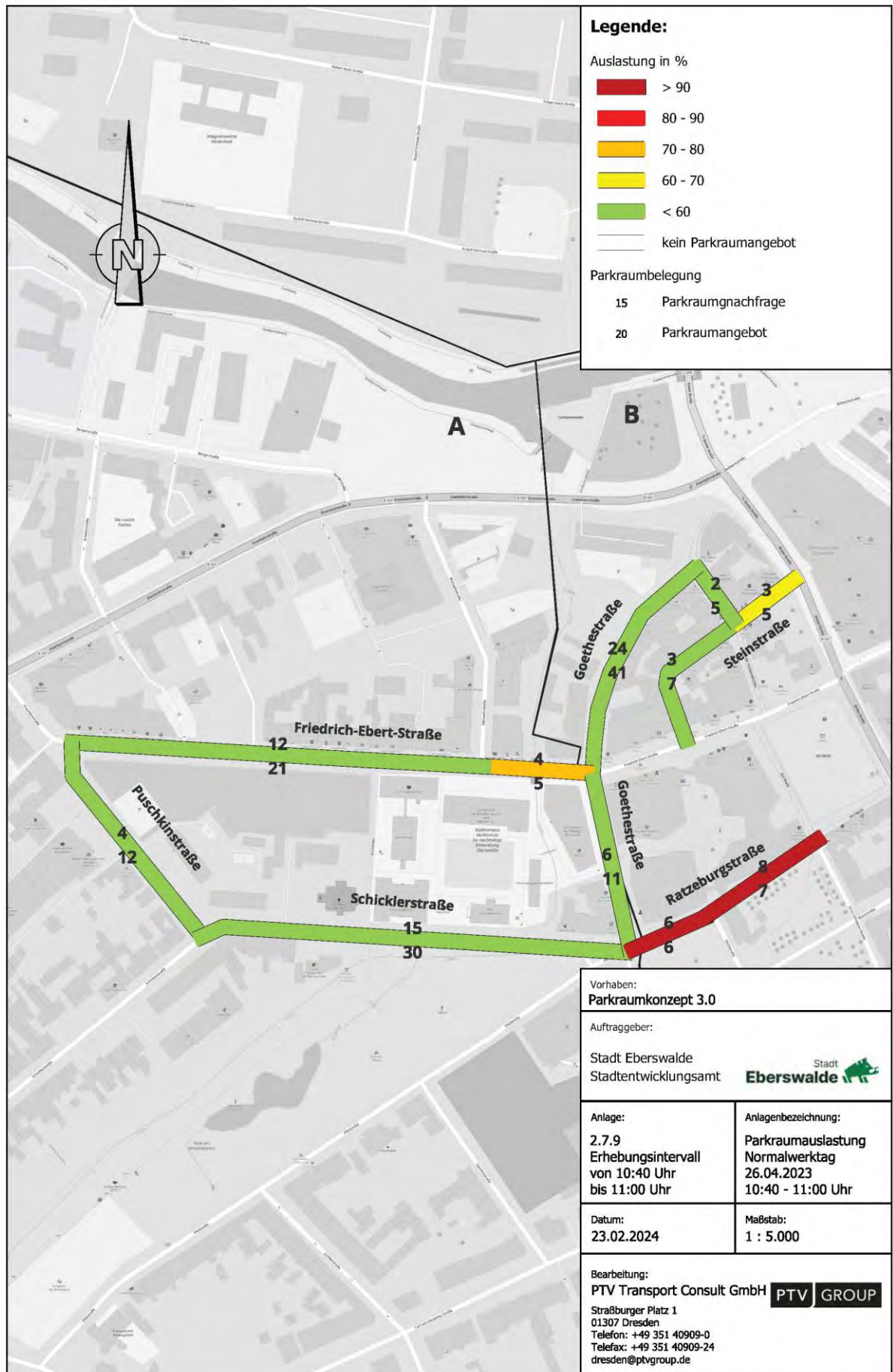


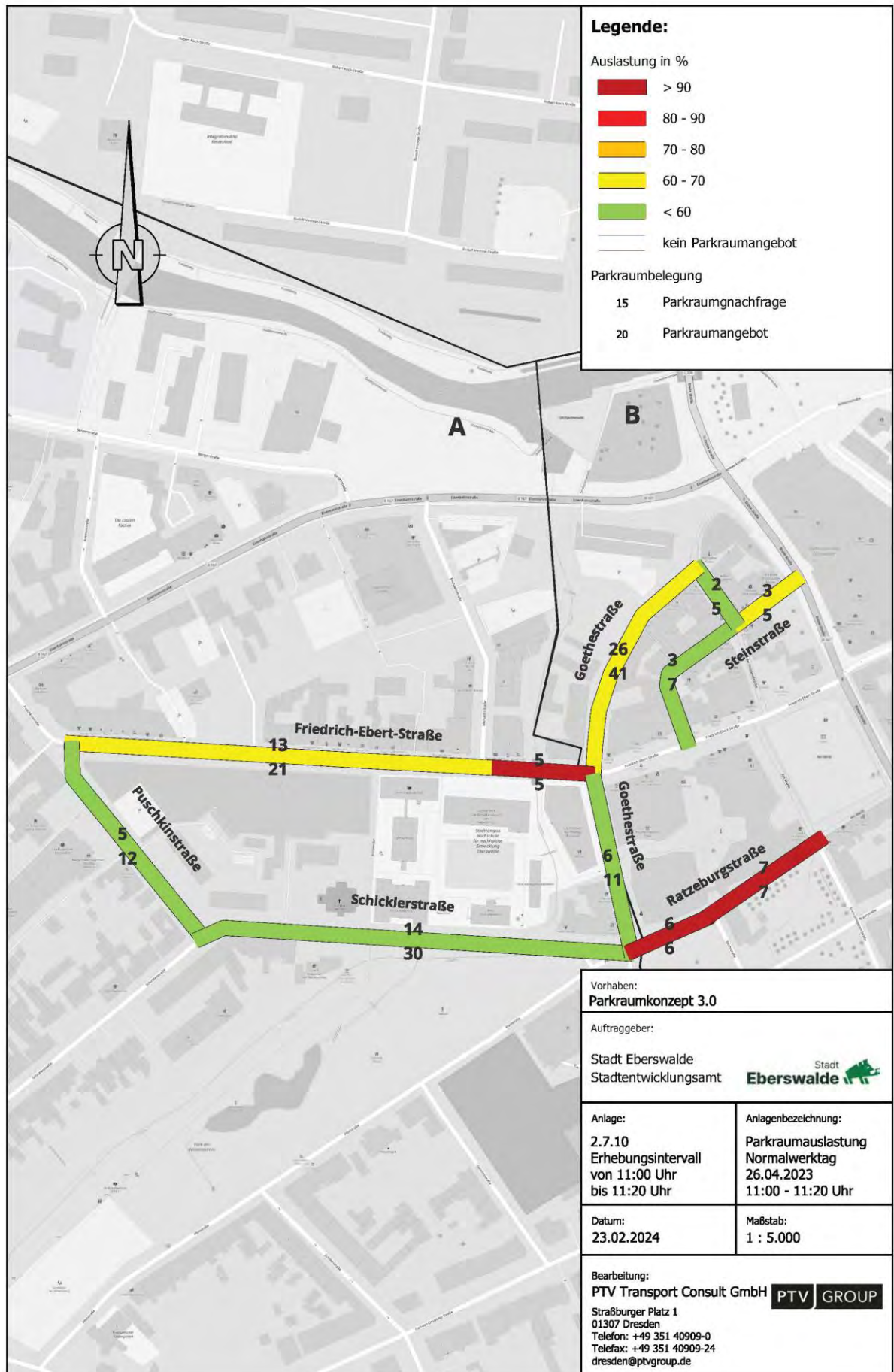


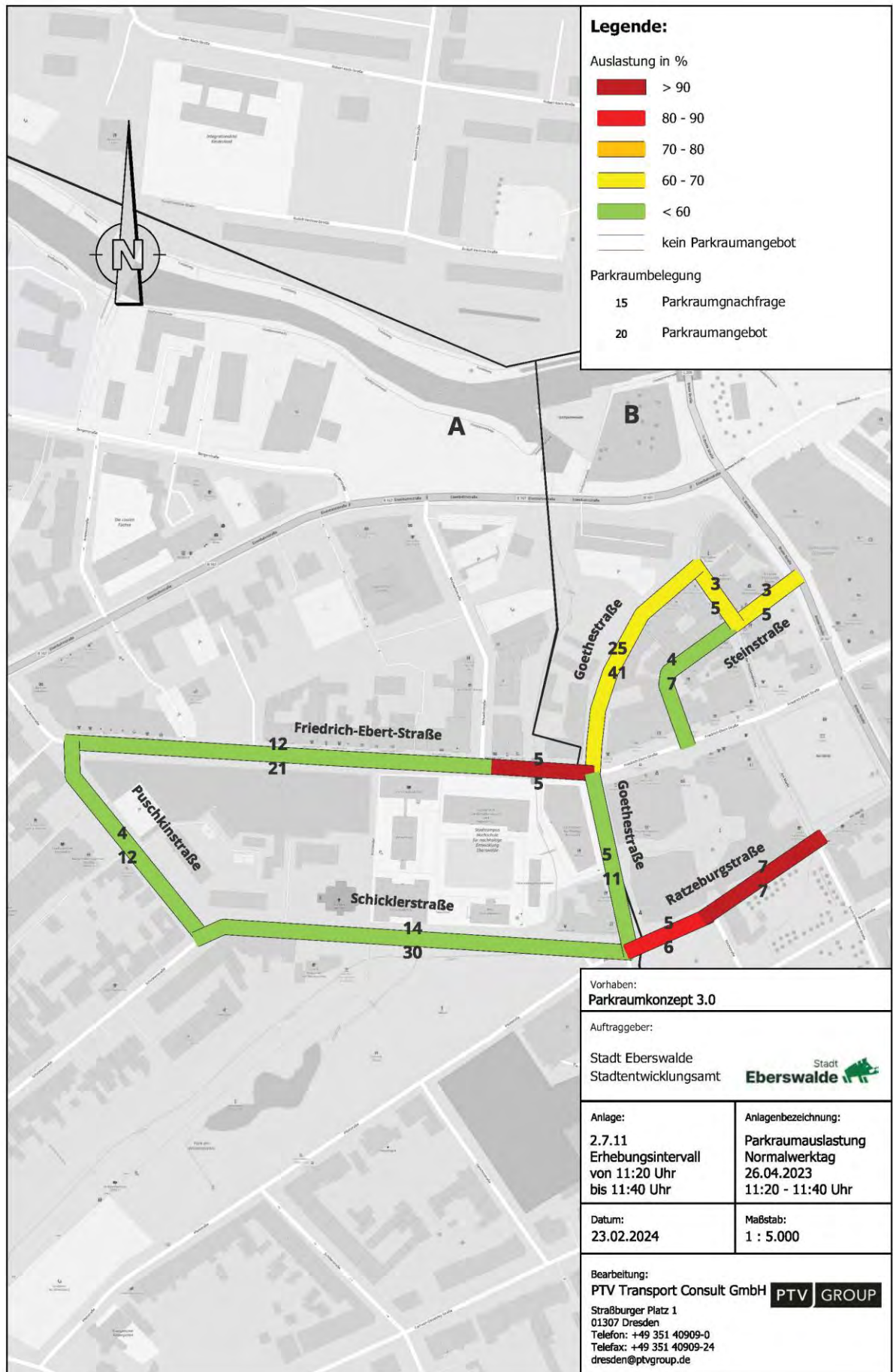


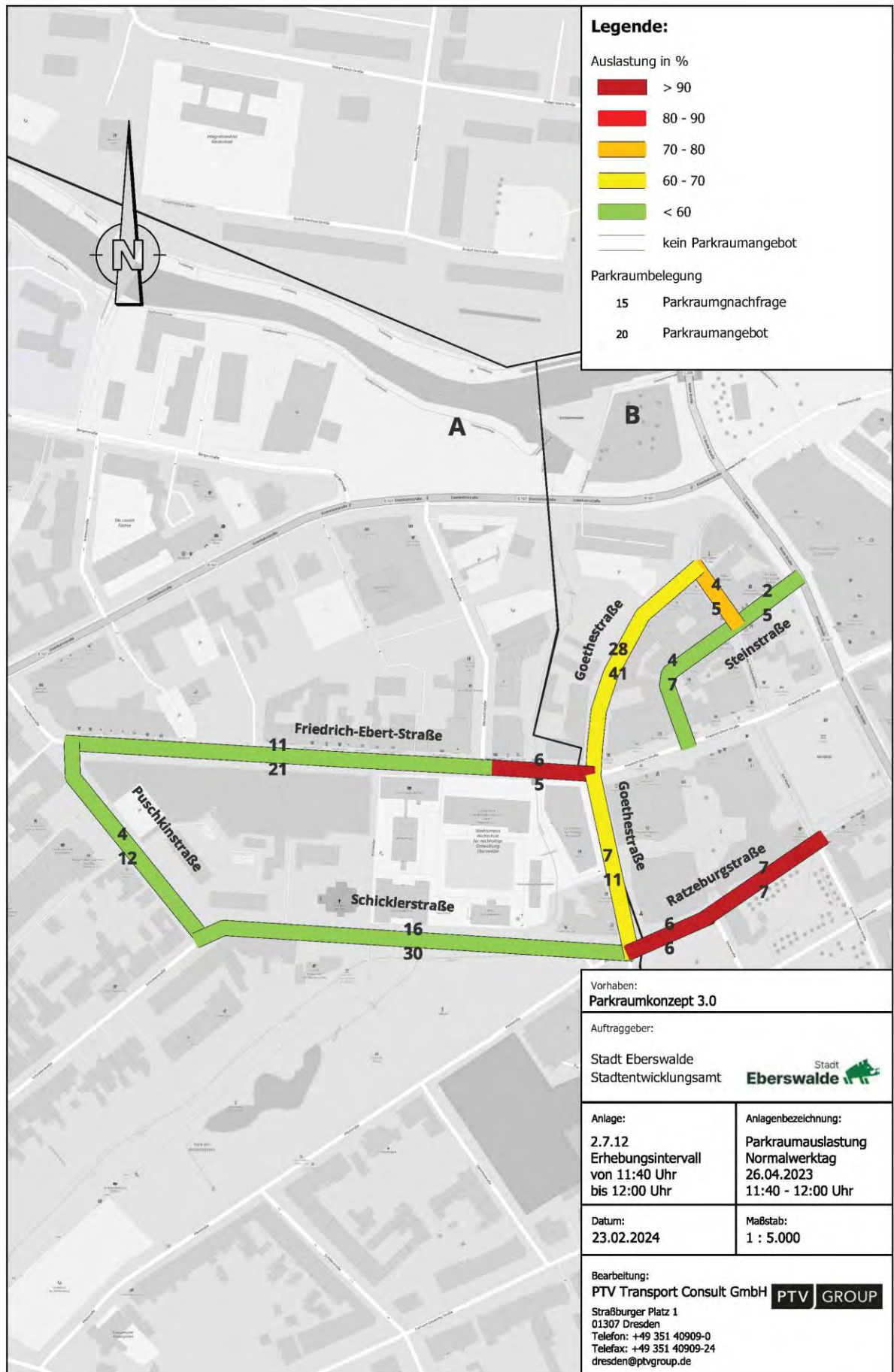


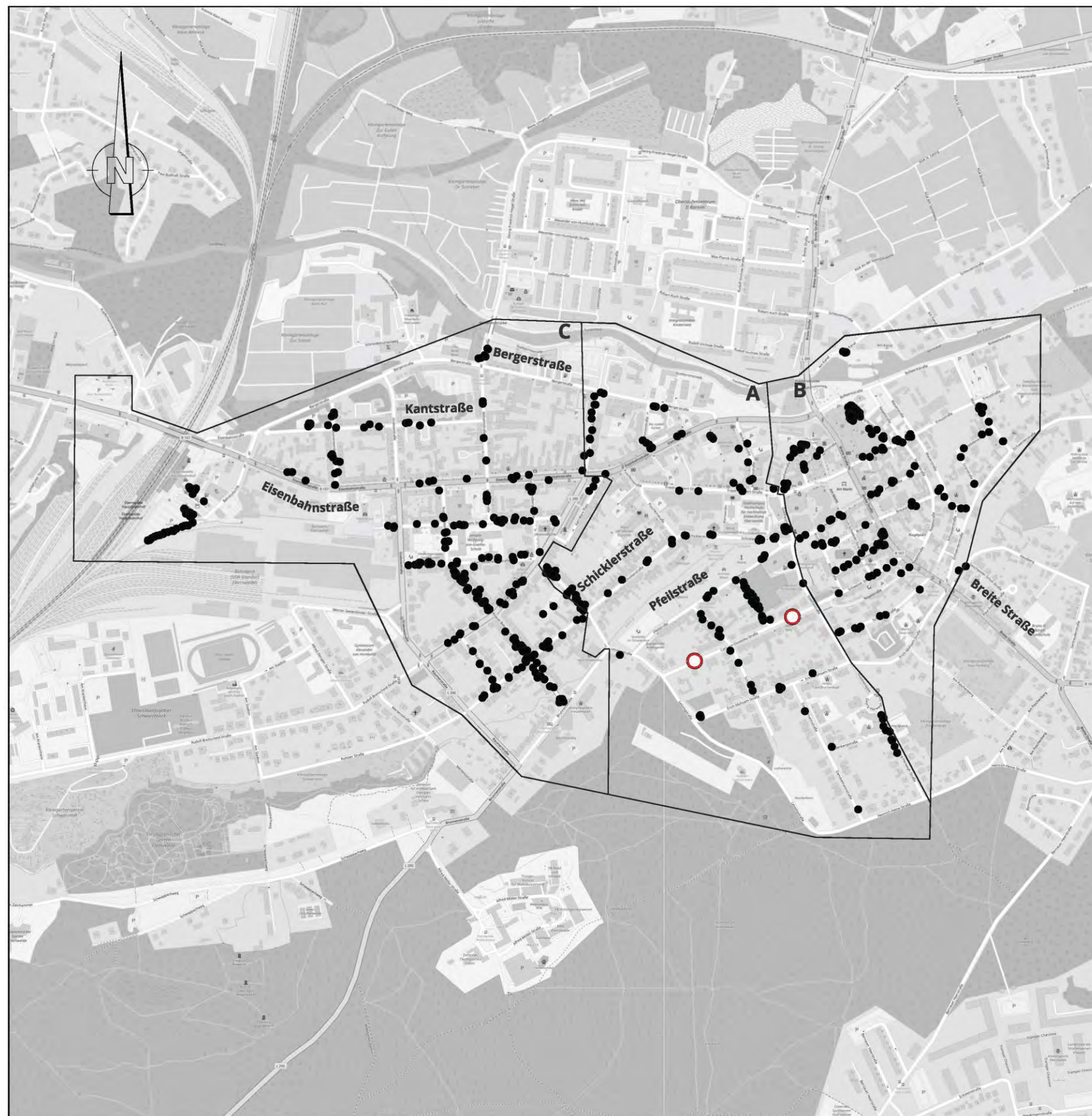












Legende:

Keine Identifikation

○ Baustelle

Falschparker

● Identifizierte Fahrzeuge

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.8.1 Falschparker
am Behördentag

Anlagenbezeichnung:

Falschparker
am Behördentag

Datum:

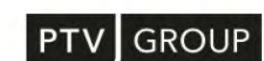
23.02.2024

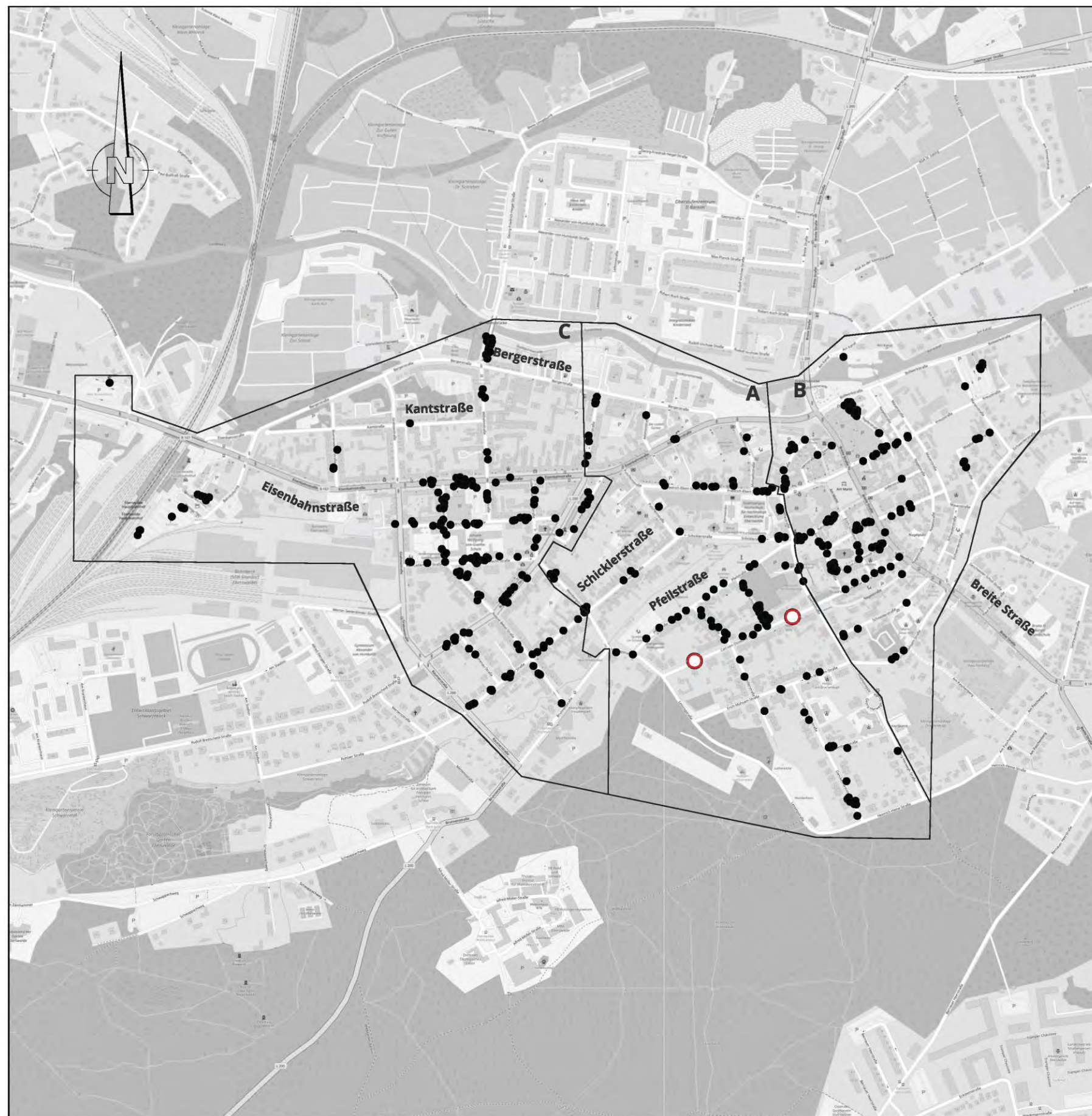
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Keine Identifikation

○ Baustelle

Falschparker

● Identifizierte Fahrzeuge

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.8.3 Falschparker
am Normalwerktag

Anlagenbezeichnung:

Falschparker
am Normalwerktag

Datum:

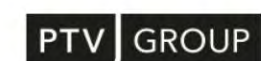
23.02.2024

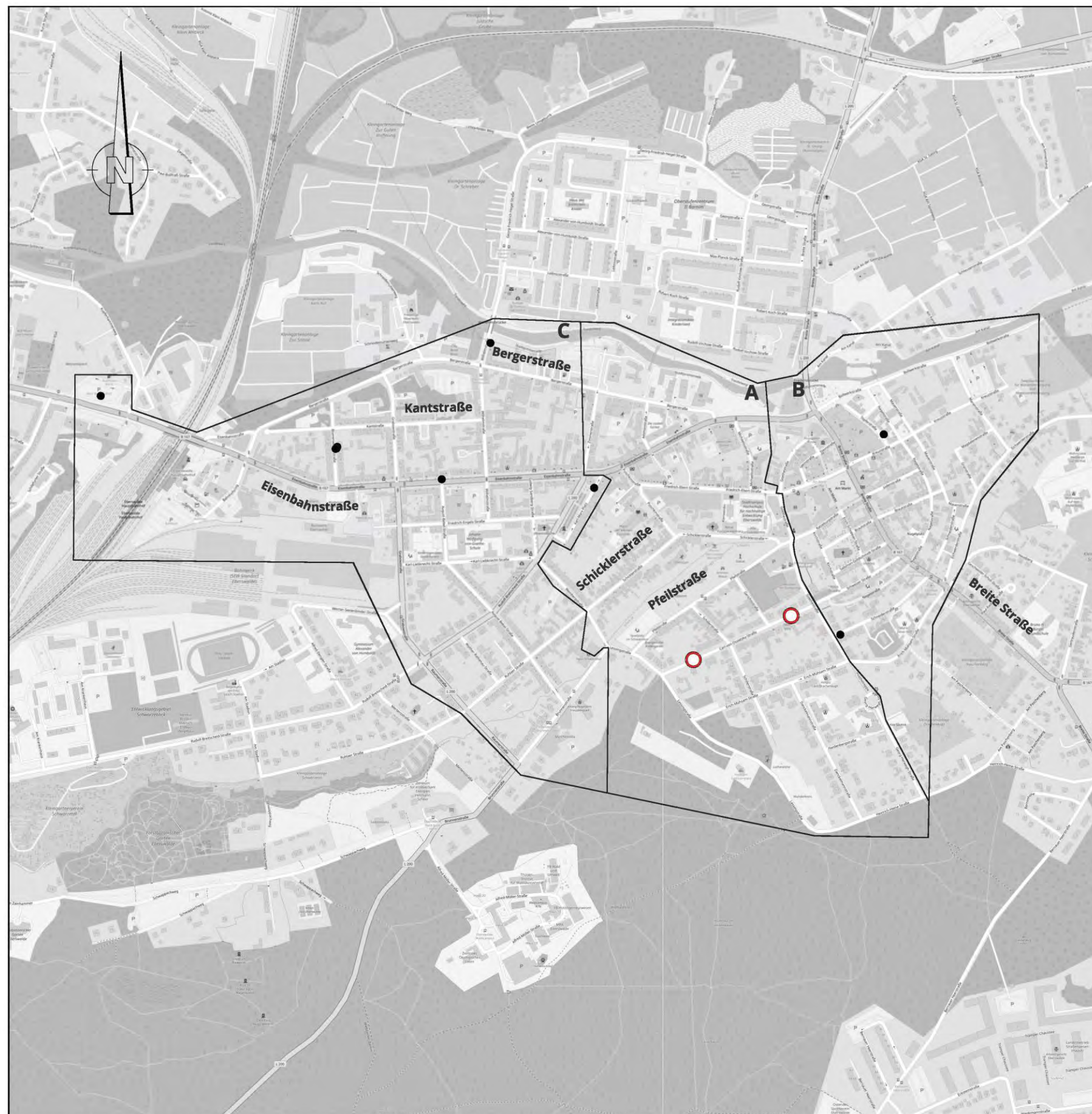
Maßstab:

1 : 15.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de





Legende:

Keine Identifikation

○ Baustelle

Falschparker

● Identifizierte Fahrzeuge

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt



Anlage:

2.8.2 Falschparker
in der Nacht

Anlagenbezeichnung:

Falschparker
in der Nacht

Datum:

23.02.2024

Maßstab:

1 : 15.000

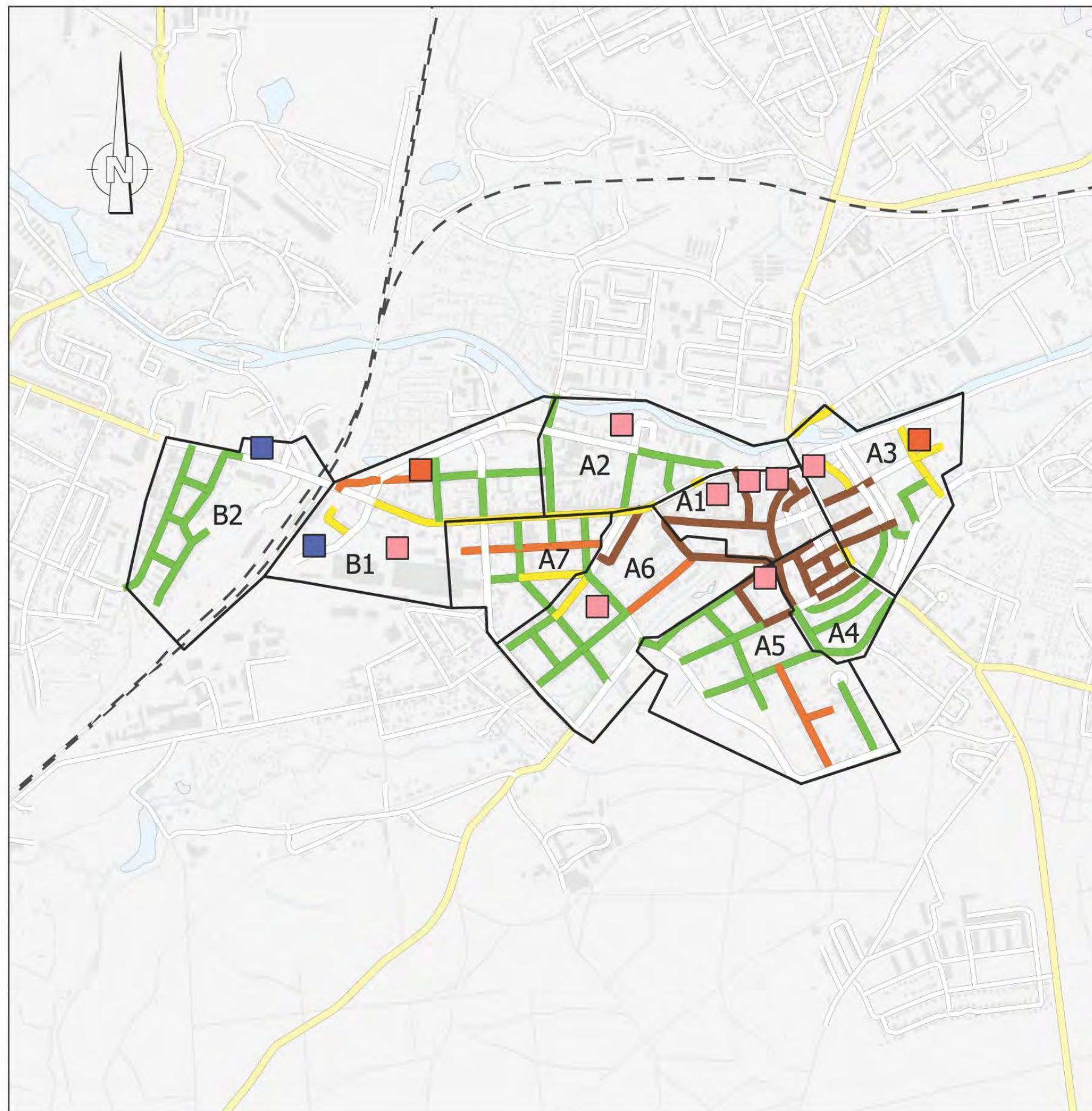
Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de



Anlage 3: Handlungsempfehlung

ENTWURF



Legende:

 Empfohlene Parkzonen

Empfohlene Bewirtschaftungsformen

-  gebührenfrei
-  gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung
-  Mischprinzip gebührenfrei mit Parkdauerbegrenzung (1 h - 2 h) / Bewohnerparken
-  Mischprinzip gebührenpflichtig mit Parkdauerbegrenzung (3 h) / Bewohnerparken
-  Mischprinzip gebührenpflichtig ohne Parkdauerbegrenzung / Bewohnerparken
-  gebührenpflichtig mit gesonderter Regelung

Vorhaben:

Parkraumkonzept 3.0

Auftraggeber:

Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt

Stadt
Eberswalde 

Anlage:

3.1

Anlagenbezeichnung:

Übersichtskarte
empfohlene Parkraumbewirtschaftungsformen

Datum:

01.03.2024

Maßstab:

1 : 20.000

Bearbeitung:

PTV Transport Consult GmbH
Straßburger Platz 1
01307 Dresden
Telefon: +49 351 40909-0
Telefax: +49 351 40909-24
dresden@consult.ptvgroup.de

PTV GROUP

3.2 Bewohnerparken

Kurzbeschreibung	• Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im Westend • Neuordnung der bestehenden Parkzonen in 9 kleinräumigeren Parkzonen • Anpassung der Gebühren zum Bewohnerparkausweis gemäß Berechnungsformel Abschnitt 6.3.1. Bewohnerparken, Seite 86 (Umsetzung in sozialverträglichen Sprüngen/ stufenweise Umsetzung) • Einbindung von Supermärkten und Parkierungseinrichtungen in der Nacht • Abschaffung der gedruckten Bewohnerparkausweise (langfristig) und Einführung eines Systems zur Identifikation über die Kennzeichen		
Handlungserfordernisse	• Erarbeitung einer Gebührenordnung • Prüfung von rechtsgültigen Instrumenten (Satzungen und Verordnungen) zur Verdrängung des ruhenden Verkehrs auf Privatgelände • Anpassung der Beschilderung • Anpassung der gedruckten Bewohnerparkausweise (kurzfristig) bzw. Überarbeitung der Digitalisierung zur Erfassung über Kennzeichen (langfristig)		
Ziele und Wirkungen	• stärkere Nutzung privater Stellplätze • Reduzierung des Parksuchverkehrs • Regelkonforme Gestaltung der Parkzonen • höhere Wertschätzung des öffentlichen Raums und Erhöhung der Aufenthaltsqualität		
Priorität	sehr hoch	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Kostenschätzung	gering	Zielerreichungspotential	hoch
Begleitende Maßnahmen	• Öffentliches Parken • Gewerbeparken		

3.3 Öffentliches Parken

Kurzbeschreibung	• Mit dem Wegfall des kostenfreien Kurzzeitparkens wird der höchste Zielerreichungsgrad erreicht. Alternativen hierzu stellen die „vergünstigte 1. Stunde“ sowie „die temporäre und örtliche Begrenzung“ der „Brötchentaste“ dar, jedoch mit geringem Zielerreichungsgrad. • <u>Aufgrund eines mehrheitlichen Votums des politischen Raumes, soll trotz der damit im Zusammenhang stehenden Erhöhung von Parksuchverkehren und Erhöhung des Parkdrucks sowie die verstärkte Nachfrage des öffentlichen Raumes, an dem kostenfreien Kurzzeitparken (wie bisher) festgehalten werden. Somit wird das kostenfreie Kurzzeitparken von 20 Minuten („Brötchentaste“) weiterhin für die gesamten „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) der zukünftigen Parkzone A1 aufrechterhalten. Die Auswirkungen sollen im Rahmen eines stetigen Monitorings bzw. der turnusmäßigen Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen (Alternativen zum Wegfall der Brötchentaste) umgesetzt.</u> • Anpassung der Bewirtschaftungsformen mit Aufnahme des Bereiches um die Maria-Magdalenen-Kirche in die monetäre Bewirtschaftung, sowie der östliche Bereich der Breite Straße bis zur Maurerstraße • Schaffung zusätzlicher Angebote für Langzeitparker auf der Parkierungseinrichtung Marienstraße und Kantstraße, sowie im Straßenraum Friedrich-Engels-Straße, Schicklerstraße, Karl-Marx-Platz, Danckelmannstraße und Kantstraße • Einordnung zusätzlicher Parkscheinautomaten • Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Raum der Innenstadt auf 2,00 €/h mit Parkdauerbegrenzung auf max. 3 Stunden; Langzeitangebot: 1€/h ohne Parkdauerbegrenzung mit Tageshöchstsatz 4,00 € • Einführung eines teildynamischen Parkleitsystems mit Auslastungsanzeigen für die P+R-Parkplätze I und II am Bahnhof und Kantstraße, sowie für den Parkplatz Marienstraße
Handlungserfordernisse	• Erarbeitung einer Gebührenordnung • Prüfung von rechtsgültigen Instrumenten (Satzungen und Verordnungen) zur Verdrängung des ruhenden Verkehrs auf Privatgelände • Anpassung der Beschilderung • Anpassung der Parkgebühren • Errichtung zusätzlicher Parkscheinautomaten • Einrichtung zur Erfassung der Auslastung auf Parkierungseinrichtung (Bsp. Bodensensoren, Kameras, Schrankenanlage)

3.3 Öffentliches Parken

Ziele und Wirkungen	• stärkere Nutzung von Parkierungseinrichtungen und höhere Bereitschaft zur Anmietung privater Stellplätze • effektivere Auslastung des Parkraumangebots im öffentlichen Raum • Reduzierung des Parksuchverkehrs • höhere Wertschätzung des öffentlichen Raums und Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Gleichbehandlung aller Verkehrsarten und gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums • stärkere Nutzung des Umweltverbundes • Verlagerung der Parkraumnachfrage in Richtung Leibnizviertel möglich		
Priorität	sehr hoch	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Kostenschätzung	mittel	Zielerreichungspotential	hoch
Begleitende Maßnahmen	• Bewohnerparken • Gewerbeparken		
Untermaßnahmen	• Bahnhof P+R-Parkplatz I und II (alter Busbahnhof und Parkplatz Kantstraße) • Marienstraße		

3.4 Gewerbeparken

Kurzbeschreibung	• Gestaltung und Verortung einer Lieferzone • Aufklärung der Vorteile bei Umsetzung gesonderter Stellplätze für Handwerker auf dem Privatgelände von mehrgeschossigen Wohnungsbaugenossenschaften • Einführung eines Sonderparkausweises für soziale Dienste, freiberufliche Hebammen und Handwerker • 30€/ 6. Monate • 50€/ 1. Jahr • 90€/ 2. Jahr		
Handlungserfordernisse	• Erarbeitung einer Gebührenordnung • Einrichtung der Fußgängerzone in der Friedrich-Ebert-Straße Ost (Goethestraße bis Breite Straße) mit freigegebenen Lieferverkehr • rechtliche Verabschiedung zur Einführung des Sonderparkausweises		
Ziele und Wirkungen	• Erhalt der städtischen Funktion • Stärkung der Wirtschaft • Gewährleistung zur Ver- und Entsorgung bestehender Gewerbe • Erhöhung der Abstellmöglichkeiten im näheren Umfeld des Kunden • Reduzierung des Parksuchverkehrs • Vermeidung von Falschparkern		
Priorität	gering	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Kostenschätzung	gering	Zielerreichungspotential	gering
Begleitende Maßnahmen	• Wirtschaft und Einzelverkehr		

3.5 Wirtschaft und Einzelhandel

Kurzbeschreibung	• Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltung neuer Freiflächen • Einführung eines Systems zur Kundenbindung mit einem virtuellen Einkaufskontos, womit Parkgebühren (ggf. auch ÖV-Ticketkäufe) verrechnet werden können (Bsp. Future City Langenfeld)		
Handlungserfordernisse	• Gestaltung von Freiflächen • Einführung des Systems		
Ziele und Wirkungen	• Stärkung des Einzelhandels und der örtlichen Wirtschaft • stärkere Belebung der Innenstadt und Erhöhung der Verweildauer • Keine Benachteiligung der örtlichen Wirtschaft gegenüber dem Online-Handel		
Priorität	gering	Umsetzungshorizont	langfristig
Kostenschätzung	hoch	Zielerreichungspotential	mittel
Begleitende Maßnahmen	• <u>Sonderparkberechtigungen für soziale Dienste, freiberufliche Hebammen und Handwerker sowie</u> Gewerbeparken		

3.6 Fahrradparken

Kurzbeschreibung	• Schaffung zusätzlicher Radabstellanlagen für unterschiedliche Fahrradtypen (konventionelles Rad, E-Bike, Lastenrad) bspw. auf vorgezogenen Seitenräumen • Einrichtung öffentlicher Fahrradreparaturstationen		
Handlungserfordernisse	• Überprüfung zur Einordnung von Radabstellanlagen und Fahrradreparaturstationen		
Ziele und Wirkungen	• Stärkung des Radverkehrs und gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums • Erhöhung des Fahrradkomforts • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Vermeidung widerrechtlich genutzter Abstellorte		
Priorität	mittel	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Kostenschätzung	gering	Zielerreichungspotential	mittel
Begleitende Maßnahmen	• Verkehrssicherheit		

3.7 Verkehrssicherheit

Kurzbeschreibung	• Überprüfung der Bestandssituation unter Berücksichtigung der Parksituation (Befahrbarkeit von Rettungsfahrzeugen, Ver- und Entsorgungsfahrzeugen) • Prüfung zur Einrichtung vorgezogener Seitenräume durch den Entfall einzelner Parkstände im Kreuzungsbereich		
Handlungserfordernisse	• Überprüfung durch Schleppkurvennachweis • bauliche Anpassungen zur Verbreiterung der Gehwege in Kreuzungsbereichen		
Ziele und Wirkungen	• Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verbesserung der Sichtverhältnisse		
Priorität	gering	Umsetzungshorizont	langfristig
Kostenschätzung	hoch	Zielerreichungspotential	gering
Begleitende Maßnahmen	• Barrierefreiheit		

3.8 Barrierefreiheit

Kurzbeschreibung	• richtlinienkonforme Umgestaltung/ Ummarkierung von Behindertenstellplätzen • Aufklärung über die Sonderrechte mit Behindertenparkausweisen im Rahmen der Zustellung • barrierefreier Zugang zu Parkierungseinrichtungen (Bordabsenkungen, taktile Bodenindikatoren, Fahrstuhl, Rolltreppe) • Vervollständigung des Angebots <u>an DIN-konformen Behindertenstellplätzen im gesamten Stadtgebiet</u>		
Handlungserfordernisse	• Anpassung der Stellplätze und der Beschilderung • Anpassung der Zugänge • Überarbeitung der Informationen von Sonderrechten bei Ausstellung eines Behindertenparkausweises • Einrichtung zusätzlicher Stellplätze		
Ziele und Wirkungen	• Erhöhung der Verkehrssicherheit für Mobilitätseingeschränkte • Gleichberechtigung/ Inklusion von Mobilitätseingeschränkten • Erhöhung der Aufenthaltsqualität		
Priorität	<u>mittel</u>	Umsetzungshorizont	<u>mittelfristig</u>
Kostenschätzung	mittel	Zielerreichungspotential	gering
Begleitende Maßnahmen	• Verkehrssicherheit		

3.9.1 Bahnhof (P+R-Parkplatz, Busbahnhof und Parkplatz)

Kurzbeschreibung	• kurz- mittelfristig: Beibehaltung der kostenfreien Bewirtschaftungsform auf den Parkierungseinrichtungen am Bahnhof und am alten Busbahnhof • Einführung einer monetären Bewirtschaftung mit Bewohnerparken frei in der Kantstraße • Einordnung zur Anzeige der Auslastung des P+R-Parkplatzes bspw. am KP Eisenbahnstraße/ Bahnhofsring • langfristig: Prüfung zur Erweiterung des P+R-Parkplatzes durch die Umgestaltung zu einer Parkpalette • langfristig: Prüfung zur Erweiterung des P+R-Parkplatzes durch die Umgestaltung zu einer Parkpalette langfristig: Prüfung zur Einbindung der privaten Stellplätze am Bahnpark zu öffentlich frei zugänglichen Stellplätzen und Einführung einer monetären Bewirtschaftung (Einführung einer geringen Tagesgebühr in Höhe von 2 €/d auf P+R-Parkplatz und Bahnpark) • langfristig: Prüfung zur Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszonen (im Bereich des Klinikums) bei entsprechenden strukturellen Veränderungen (Entfall der Parkierungseinrichtungen am alten Busbahnhof und Kantstraße, bei Herstellung des Radbrückenschlags)		
Handlungserfordernisse	• Anpassung der Beschilderung • Einführung von Parkgebühren • Errichtung zusätzlicher Parkscheinautomaten • langfristig: ggf. Umbau der Parkierungseinrichtung bei entsprechender Vollauslastung		
Ziele und Wirkungen	• Verlagerung auf andere Verkehrsmittel • Schaffung von Langzeitstellplätzen • bedarfsgerechte Regulierung • Reduzierung des Parksuchverkehrs • Verlagerung der Parkraumnachfrage in Richtung Klinikum und weiter in Richtung Westend möglich		
Priorität	mittel	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Kostenschätzung	mittel bis hoch	Zielerreichungspotential	mittel

3.9.2 Marienstraße

Kurzbeschreibung	• Einführung monetäre Bewirtschaftung mit Bewohnerparken frei • bis 4 Stunden: 1 €/h; danach 4 €/ Tag (Wochen- und Monatskarte möglich) • Einordnung von Parkscheinautomaten • Einordnung zur Anzeige der Auslastung bspw. KP Eisenbahnstraße/ Breite Straße • langfristig: Prüfung zur Erweiterung des Parkraumangebotes durch die Umgestaltung zu einer Parkpalette		
Handlungserfordernisse	• Erarbeitung einer Gebührenordnung • Anpassung der Beschilderung • Einführung von Parkgebühren • Errichtung zusätzlicher Parkscheinautomaten • langfristig: ggf. Umbau der Parkierungseinrichtung bei entsprechender Vollausslastung		
Ziele und Wirkungen	• Schaffung von Langzeitstellplätzen • bedarfsgerechte Regulierung • Reduzierung des Parksuchverkehrs • Verlagerung der Parkraumnachfrage in Richtung Leibnizviertel möglich		
Priorität	mittel	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Kostenschätzung	gering bis mittel	Zielerreichungspotential	mittel
Begleitende Maßnahmen	• Bewohnerparken • öffentliches Parken • Mobilitätsmanagement als Chance		